GEELY EX2

Mais barato e equipado, compacto elétrico recém-chegado desafia...

BYD DOLPHIN

... veterano em um comparativo em nossa pista. Veja qual venceu

QUATRO RODAS

65 ANOS

ROADSTER ELÉTRICO

Testamos o MG Cyberster. Bonito como os ingleses de antigamente, ele acelera de 0 a 100 km/h em 3,5 segundos!

Abril 75

ANO 66 EDIÇÃO 800 DEZEMBRO 2025 R$ 33,00
ISSN 977-0033590000-7
WWW.QUATRORODAS.COM.BR

800 EDIÇÕES

Saiba quais carros e marcas mais apareceram em nossas capas

BLINDADOS

Especial: nunca se blindou tanto carro no Brasil como agora

TOYOTA YARIS CROSS

Primeiro SUV híbrido flex do mercado foi destaque no Salão do Automóvel no mês passado e chega às lojas no início de 2026

ines249

Chegou o Kia Niro Híbrido 2026.
A eficiência tem nome e número.
Niro HEV
26
FIFA
PATROCINADOR OFICIAL

ines249

Desacelere. Seu bem maior é a vida.

Bônus de
R$ 20.000,00

De
~~R$ 214.990,00~~

Por
R$ 194.990,00

De acordo com o teste realizado pelo Ranking Folha Mauá em 2024, o Kia Niro registrou desempenho de até 27,2 km/l em consumo urbano, podendo percorrer até 1.142 km com um tanque e sem precisar ser carregado na tomada. Com a eficiência do sistema híbrido HEV, o Kia Niro oferece excelente economia de combustível e baixa emissão de poluentes. O SUV também se destaca pelo conforto e pelo maior espaço interno da categoria.

Saiba mais em: kia.com.br/niro

GANDINI
GRUPO EMPRESARIAL

ines249

SUMÁRIO

Edição 800 | Dezembro 2025 | www.quatrorodas.com.br

26
TOYOTA YARIS CROSS

30
MG CYBERSTER

34
MG4 E MGS5

GEELY EX2 x BYD DOLPHIN 40

46
FORD MUSTANG DARK HORSE

50 ZEEKR 001 FR

54
KIA EV4

58 BUGATTI MISTRAL

TOYOTA YARIS CROSS
26 Novo SUV terá versões a combustão e híbrida flex

MG CYBERSTER
30 Lembra seus antepassados ingleses e anda feito esportivo

MG4 E MGS5
34 Hatch e SUV médios exibem acertos e erros, na estreia

GEELY EX2 x **BYD DOLPHIN**
40 O novato desafia o veterano, para medirem forças

FORD MUSTANG DARK HORSE
46 É dele a versão mais potente já feita do V8 5.0 Coyote

ZEEKR 001 FR
50 Ele tem 1.265 cv e acelera de 0 a 100 km/h em 2,7 segundos

KIA EV4
54 Um hatch médio elétrico, tecnológico e com estilo próprio

BUGATTI MISTRAL
58 Última variação do Chiron é uma despedida em grande estilo

SEÇÕES

05 Carta ao Leitor | **08** Viva-Voz | **12** Via Expressa | **25** Testes | **74** Clássicos
76 Longa Duração | **80** Auto-Serviço | **92** Tabela | **96** Opinião | **98** Top Ten

ines249

Na Europa, eles são vistos como boa alternativa de mobilidade

SONHOS POSSÍVEIS

A indústria europeia pleiteia a criação de uma nova categoria de automóveis, com preços na faixa de 10.000 euros, para compensar o encolhimento do tradicional segmento compactos de entrada. As poucas opções que restaram por lá atualmente custam entre 12.000 e 20.000 euros, dependendo da versão e do país em que são vendidos, porque os carros tiveram de se adaptar às leis ambientais e de segurança, ficando mais caros para serem produzidos.

Onde antes existia Renault Twingo, VW Up!, Peugeot 107, Citroën C1 restou apenas Fiat Panda, a dupla Hyundai i10 e Kia Picanto e o Toyota Aygo, segundo nosso colaborador em Portugal, Joaquim Oliveira.

Do lado de cá do Atlântico, nós, brasileiros, compreendemos bem esse fenômeno, porque também o observamos por aqui. O segmento de entrada nacional, que sempre foi o maior e mais aquecido, também definhou. Por aqui, restaram Citroën C3, Fiat Mobi e Renault Kwid. Na faixa de R$ 80.000.

A proposta dos europeus não é fazer veículos menos seguros e eficientes. Mas focados nos atributos essenciais de transporte, abrindo mão de recursos de conforto, estilo e desempenho, coisas que em outros tempos eram imprescindíveis, mas, no contexto atual de crise ambiental e energética, faz sentido ficarem de fora.

Os novos carros de entrada usariam as mesmas arquiteturas dos pares mais caros, mas com acabamento mais simples e menos equipamentos a bordo. Carrocerias teriam apenas uma opção de cor, vidros com superfícies planas, maçanetas internas seriam substituídas por alças de tecido, lanternas traseiras perderiam adereços etc. Centrais multimídia dariam lugar aos smartphones dos próprios motoristas.

Antes mesmo da criação oficial já existem modelos assim, na Europa, como os gêmeos Citroën Ami e Fiat Topolino, e o conceito recentemente apresentado pela Renault, o Dacia Hipster. Com a criação da categoria, as fábricas também pedem uma tributação específica (leia-se, menor). E, para isso, o argumento já está pronto. Os europeus seriam eletrificados, reduzindo a pegada de carbono da frota – embora motores a combustão menores emitam menos, necessariamente. No Brasil, um Kwid, por exemplo, emite menos que um SUV híbrido médio.

É certo que, na Europa, muitas pessoas podem ter dois carros, um para os deslocamentos do dia a dia, outro para as viagens nos finais de semana. Enquanto no Brasil, o mesmo carro tem que atender todas as necessidades de uma família. Mas esses novos modelos não ficariam conceitualmente muito distantes (embora mais tecnológicos) do que eram os chamados carros populares, criados por decreto oficial, nos anos 1990, que custavam US$ 7.350, o equivalente hoje a R$ 39.000. Ainda que custassem os mesmos 10.000 euros dos europeus, chegariam às lojas por R$ 60.000 (R$ 20.000 a menos que as atuais opções).

É um caso a se pensar.

Paulo Campo Grande
Diretor de redação
pcg@abril.com.br

FOTOS DIVULGAÇÃO

ines249

GWM

CHEGOU O NOVO GWM

HAVAL H6

HAVAL
GWM HAVAL H6
PHEV 35

FAÇA UM TEST DRIVE.

WWW.GWMMOTORS.COM.BR

ines249

Desacelere. Seu bem maior é a vida.
IBAMA
PROCONVE
HOMOLOGADO
300 COMANDOS DE VOZ COM IA.
O NOVO HAVAL H6 CONHECE VOCÊ, QUE AMA TECNOLOGIA.

ines249

VEJA QUAIS OS MELHORES CARROS DO BRASIL NA AVALIAÇÃO DE SEUS PRÓPRIOS DONOS
PESQUISA Os eleitos
QUATRO RODAS
65 anos
HONDA WR-V

> “Juntando dinheiro agora! (para comprar o WR-V).”
>
> **Thiago Mendes,**
> **via YouTube**

HONDA WR-V

Pela primeira vez tenho vontade de ter um Honda (exceto o Civic SI). Por mim poderia ser um 1.8 ou 2.0 aspirado com injeção indireta, um câmbio manual ou conversor de torque. Mas o resto do conjunto me agradou bastante.
Horizon BH Z,
via YouTube

Tinha tudo para superar outros concorrentes, mas o freio de mão manual, ninguém merece. Honda, vamos atualizar isso aí, já está passando da hora dessas montadoras acabarem com isso...
José Albano de Souza Filho,
via YouTube

LEAPMOTOR C10

Os carros viraram smartphones com rodas. Queremos maçanetas, botões, reloginhos, ponteiros, alavancas... Para reduzir custos e agradar os nativos digitais, abandonaram os amantes de automóveis.
Luciano de Melo,
via YouTube

Interessante esse motor gerador. A BMW já usou essa tecnologia. Veremos se a Leapmotor terá sucesso. Seria ótimo se queimasse somente álcool.
João Batista Alvez,
via YouTube

RENAULT BOREAL

Carro bonito e tecnológico. Esse é o primeiro Renault (disponível no Brasil) que me deu vontade de ter!
Rafhttps,
via YouTube

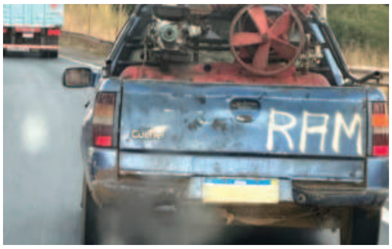
A Renault só precisa entregar o veículo com tudo funcionando direitinho e não fazer o que fez com o Kardian, que veio cheio de problemas, como o que eu comprei.
Francisco Nobre,
via YouTube

SEGREDO

Se a GM realmente criar um Onix movido a etanol, que mantenha o ótimo câmbio de seis marchas que torna sua condução divertida. E, graças à sexta overdrive, gera uma economia de combustível. Certamente com os benefícios fiscais o preço despencará e o Onix incomodará os subcompactos Kwid e Mobi e oferecendo ainda mais pelo preço.
Felipe José dos Reis,
São Gonçalo do Rio Abaixo (MG)

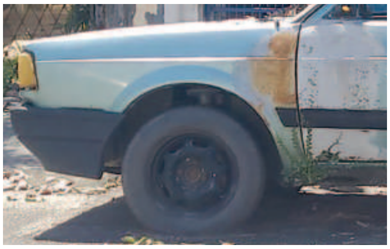
FEZ O FLAGRANTE? MANDE PARA A GENTE

Carros bizarros, placas estranhas ou gambiarras engraçadas... Vale de tudo! – **4RODAS.ABRIL@ATLEITOR.COM.BR**



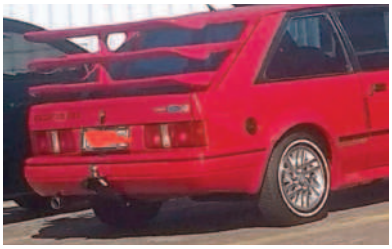
PICAPE ASPIRACIONAL

A Stellantis só comercializa a Strada com a marca Ram no México. Trata-se da Ram 700. Mas por aqui também teria público.
Fábio Shigeo Yokoyama, Uberaba (MG)



DO BERÇO AO TÚMULO

A sábia plantinha, na soleira do VW, faz sua parte para que o carro tenha uma destinação final ecologicamente correta.
Sérgio Mattos Corrêa, Vila Velha (ES)



FORÇA DESCOMUNAL

Pela quantidade de aerofólios, dá para imaginar a potência do motor. Pobre do reboque que vai engatado na traseira!
Renan Picoli, Caxias do Sul (RS)

ines249

Estes foram os conteúdos mais vistos em nossas redes sociais no último mês

QUATRORODAS.COM.BR

VW TAOS 2026
QUATRO RODAS
NOVO DESIGN E ACABAMENTO MELHOR

O que melhorou no Volkswagen Taos 2026 e o que o novo SUV ainda ficou devendo.

QUATRO RODAS
QR CAST
ALEXANDRE BALDY,
VICE-PRESIDENTE DA BYD BRASIL

Veja o que o vice-presidente sênior da BYD Brasil conversou com a gente.

SALÃO DE TÓQUIO 2025
QUATRO RODAS
DO NOVO COROLLA AO "SENTRA ELÉTRICO"

O Salão de Tóquio é a mais estranha feira automotiva que existe. Isto é um elogio. Os japoneses costumam usar o evento como palco para ideias mirabolantes, conceitos incomuns e protótipos prontos para serem produzidos. É isso que nos conta o editor Henrique Rodriguez, que visitou o evento do outro lado do mundo e trouxe novidades que vão desde o conceito do próximo Toyota Corolla até um sedã elétrico chinês da Nissan.

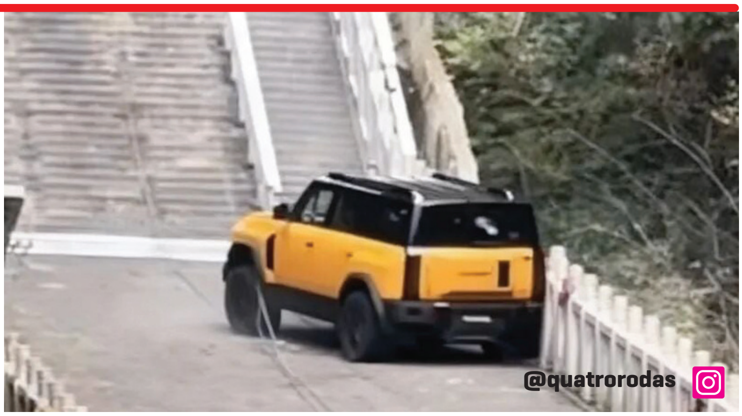
/quatrorodas

Anti-Toro da VW

A Volkswagen enfim vai tirar a nova picape intermediária do papel, iniciando a montagem pré-série em janeiro na fábrica no Paraná.

@quatrorodas

LUXO BARATO Que tal um sedã grande com preço de 1.0 básico? Um Ford Fusion de primeira geração já tem quase 20 anos de idade e pode ser uma pechincha.


@quatrorodas

Falha monumental

Os chineses gostam de um desafio, principalmente se envolve superar algum ocidental. A Chery acreditou que seria uma boa ideia repetir uma ação de marketing do Range Rover Sport feita em 2018, quando o SUV escalou a "Escada Celestial". O local histórico tem 999 degraus, que chegam a 60 graus de inclinação. Não deu certo: o SUV Fulwin X3L não apenas falhou na missão de subir todos os degraus como ainda se envolveu em um acidente, após patinar e perder o controle, descendo a escadaria até bater e destruir o guarda-corpo.
E tudo isso foi filmado e publicado nas redes sociais chinesas. Que vexame!

FOTOS FERNANDO PIRES E DIVULGAÇÃO

ines249

O Honda WR-V chegou com espaço de sobra para tudo o que importa. Com uma combinação perfeita entre conforto, segurança e tecnologia, a rotina não tem a menor chance. Viva momentos incríveis, do começo ao fim, com o novo SUV da Honda.

Desacelere. Seu bem maior é a vida.
*Consulte termos da garantia.

Acesse
honda.com.br/wrv

ines249

publicis
CHEGOU O
WR-V
Incrível do começo ☼ ao fim de semana
WR-V
6 ANOS
GARANTIA TOTAL
Vá até uma concessionária Honda
e faça um test drive.
HONDA

ines249

VIA EXPRESSA

SEGREDOS, NOTÍCIAS, DICAS E CURIOSIDADES

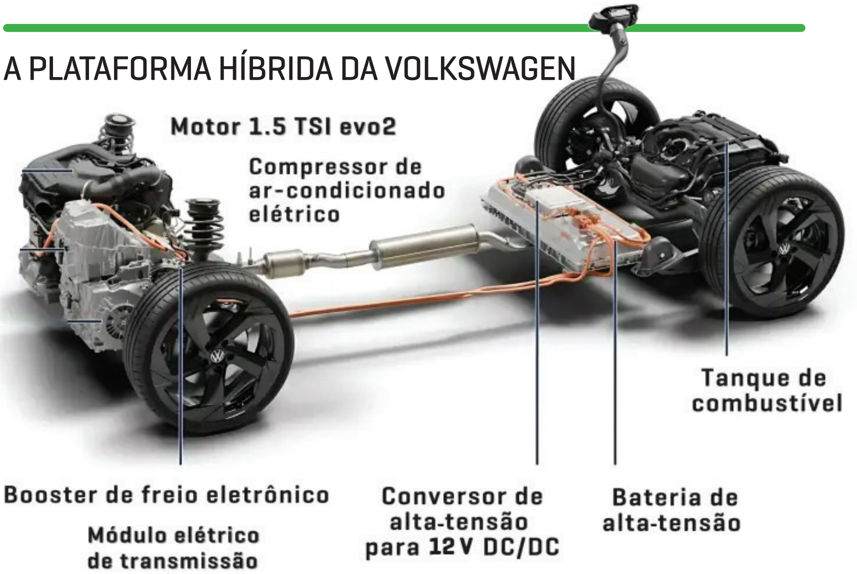
Ainda sem mudança de plataforma, Nivus vai ganhar versão híbrida

INVASÃO HÍBRIDA

Com o auxílio luxuoso do etanol, os híbridos flex vão dominar o mercado brasileiro nos próximos anos – POR **PAULO CAMPO GRANDE**

Os carros híbridos flex são a bola da vez para a indústria brasileira e continuarão a ser por uns bons anos, por uma série de fatores. O mercado não comporta os elétricos puros, por falta de infraestrutura, de poder aquisitivo da população, desconfiança do consumidor e a oferta do etanol, que é combustível limpo, em se tratando de CO2. E também pelo fato de que o híbrido flex permite diferentes graus de eletrificação, o que oferece a possibilidade de uma transição gradual rumo aos elétricos puros, enquanto essa tecnologia é aprimorada e se torna mais acessível. Híbridos podem ser leves (MHEV); plenos (HEV); e plug-in (PHEV).

A PLATAFORMA HÍBRIDA DA VOLKSWAGEN


Motor 1.5 TSI evo2
Compressor de ar-condicionado elétrico
Tanque de combustível
Booster de freio eletrônico
Módulo elétrico de transmissão
Conversor de alta-tensão para 12 V DC/DC
Bateria de alta-tensão

ines249

Apesar desse consenso na indústria, existem diferentes posicionamentos entre as fabricantes em relação à adoção dessas tecnologias tanto no que diz respeito a elas como em relação ao ritmo em que vão imprimir as mudanças.

A VW anunciou recentemente que a partir do ano que vem todo veículo desenvolvido por ela na América do Sul terá versões eletrificadas. A empresa fala em "todas as modalidades de híbridos possíveis: híbridos leves, híbridos e híbridos plug-in". Mas não diz de que forma esses híbridos serão introduzidos na linha. A única pista que dá, em relação aos lançamentos, é que o seu primeiro veículo produzido a partir da nova plataforma MQB37 será feito na fábrica Anchieta, em São Bernardo do Campo (SP), e com sistema de propulsão HEV flex. Mas não fala quando. O mais provável é que os primeiros híbridos flex da VW sejam híbridos leves desenvolvidos sobre a plataforma atual, MQB27, que permite a fabricação desse tipo de híbrido, que usa baterias menores. E a estreia deve ser com o Nivus, que será reestilizado, em breve.

A GM, que sempre defendeu a transição dos motores a combustão para os elétricos, sem escalas, por orientação de sua matriz, voltou atrás e também anunciou veículos híbridos de diferentes tipos, mas sem abandonar a ideia da eletrificação pura. Tanto que seu lançamento mais recente, o Spark, é 100% elétrico e chega sem que exista um híbrido na linha nacional da marca. A estreia deve acontecer em versões híbridas das atuais gerações da picape Montana e do SUV Tracker.

A estratégia da GM, nesse sentido, vai depender em grande parte da parceria que firmou com a Hyundai para o desenvolvimento de novos modelos para as américas do Norte e Central, mas principalmente do Sul. A meta da GM é ter sua oferta completamente eletrificada até 2030.

Outra estratégia diferente é a da Stellantis, que abrange seis marcas (Citroën, Fiat, Leapmotor, Jeep, Peugeot e Ram). A Fiat foi a primeira a lançar híbridos, versões dos SUVs Pulse e Fastback, em novembro de 2024. Na época os híbridos leves (de 12 V) eram a estreia da plataforma BioHybrid, que prevê outras modalidades de híbridos HEV e PHEV, mas que agora ganhou a companhia das tecnologias da chinesa Leapmotor, marca que se juntou à Stellantis este ano e deve ter participação importante na estratégia do grupo.

A Leapmotor estreou mês passado com modelos híbridos e elétricos e informou, no Salão do Automóvel de São Paulo, que produzirá na fábrica do Grupo em Goiana (PE), deixando para anunciar os modelos e versões que serão nacionalizados no ano que vem. De acordo com o presidente da Stellantis, Herlander Zola, a eletrificação da oferta de todas as marcas do grupo será intensificada a partir de 2026, porque, segundo ele, a velocidade de aceitação dessas tecnologias se revelou maior do que o esperado. O reinado dos híbridos promete ser longo, no Brasil.

A Fiat foi a primeira generalista a fazer híbridos no Brasil

Leapmotor vai produzir em Pernambuco

FOTOS DIVULGAÇÃO E FERNANDO PIRES

ines249

Pro Honda
empower your passion.

TECNOLOGIA PRO

HONDA
Pro Honda
SAE 0W20
Honda Motor Oil
Synthetic
Óleo Genuíno Honda
formulado especialmente
para automóveis Honda.

Conheça a
linha completa.

ines249

Publicis

DESEMPENHO PRO

PROTEÇÃO PRO

Mobilidade é mais do que deslocamento,
é dirigir com paixão.

Empower your passion não é só o novo posicionamento global Pro Honda. É o nosso compromisso com a mobilidade, com você e com a inovação. Assim como as novas embalagens da **Linha Pro Honda,** agora mais modernas, mas com a qualidade Honda de sempre.

Pro Honda
TRANSMISSÃO AUTOMÁTICA
SAE 0W20
10W30
5W30
DIREÇÃO HIDRÁULICA
TRANSMISSÃO DE VARIAÇÃO CONTÍNUA
1L

IBAMA
PROCONVE
HOMOLOGADO

Desacelere.
Seu bem maior é a vida.

ines249

O Peugeot 3008 pode ser produzido na Argentina

PRÓXIMOS PASSOS

Dentro da estratégia da Stellantis no Brasil, Peugeot 3008 deve ser produzido na mesma linha do Jeep Compass

A Stellantis mostrou o Peugeot 3008, no Salão do Automóvel de São Paulo, mas não confirmou se ele será comercializado. Pode ser que a empresa esteja apenas estudando o mercado e, por isso, exibiu o modelo no Salão para avaliar a receptividade do público. Mas pode ser também que ela não queira anunciar o lançamento muito antes da hora, para a concorrência não se armar. Pode ser. O fato é que o 3008 já foi visto camuflado rodando em testes, no Brasil.

Esse SUV médio da linha francesa, que chegou a uma nova geração recentemente, é derivado da mesma plataforma STLA, que servirá de base para o novo Jeep Compass, que será fabricado em Pernambuco.

Em razão da plataforma comum, havia a expectativa de que o 3008 fosse produzido na mesma planta do Compass, em Goiana(PE). Mas, depois que a Stellantis anunciou que vai fabricar um Leapmotor, no Nordeste, espera-se que o 3008 tenha o mesmo destino dos outros modelos franceses da marca, 208 e 2008, sendo feito na unidade argentina de El Palomar, em Córdoba.

MANDE SEU SEGREDO

Fotografou um segredo? Mande seu flagra para nós

GUILHERME.FONTANA@ABRIL.COM.BR

55 11 98910-7667

FOTO MATHEUS NASCIMENTO

CHEVROLET SONIC

Até agora a GM revelou apenas uma silhueta e o nome do carro, que será Sonic, o mesmo da dupla coreana de hatch e sedã lançada em 2012. Mas o novo SUV derivado do Onix, que chega ano que vem, já foi flagrado rodando em testes no Brasil, como se vê na foto ao lado que o leitor Matheus Nascimento nos enviou. O novo Chevrolet poderá usar os motores 1.0 aspirado e turbo, disponíveis no hatch.

ARQUIVO PRIVADO

TOYOTA HILUX

A Toyota apresentou a nova geração de sua picape na Tailândia. Os brasileiros interessados devem ter paciência para esperar. A picape, produzida na Argentina, só estará entre nós em 2028.

HÍBRIDA FLEX

Feita na Argentina, como a Hilux da nota acima, a Ford Ranger terá versão híbrida flex plug-in (PHEV), que será lançada já em 2026. A picape será equipada com o motor 2.3 Ecoboost auxiliado por um elétrico, os quais, juntos, devem superar a potência da motorização V6 a combustão.

FOTOS DIVULGAÇÃO

ines249

JP MOTOR

MÁQUINAS
NA PAN

com Alex Ruffo

Sáb | 13h30
Na TV Jovem Pan News
e YouTube Jovem Pan

ONDE AS MÁQUINAS TEM VOZ E FALAM ALTO.

Alex Ruffo mergulha no coração da indústria automotiva, explorando desde a engenharia dos superesportivos até o legado dos modelos clássicos. Testes, análises, lançamentos e conversas com quem realmente entende de mobilidade.

jovempan.com.br

ines249

TESTE COMPARATIVO
O MINI GM
SEGREDO
GANHE
PNEUS
MODELOS 84
TESTES
CHEGOU O ESCORT
25 ANOS
PERUA ELBA
NOVO ESCORT
SALÃO
KADETT NA PISTA
ESCORT

800 CAPAS

De agosto de 1960 até esta edição, QUATRO RODAS soma 800 exemplares, sem contar as edições especiais, que também foram muitas ao longo dos anos – POR **PAULO CAMPO GRANDE**

CRASH!
NOVO PASSAT
FIAT STILO
VW POLO
HONDA FIT
FOX
NOVO PALIO
SLR
MINIVAN FOX!
MELHOR COMPRA
Goleada!
Vectra
Campeões do ano
Novo Civic
SALÃO
Novo Fit
Palio
Corolla
GOL
Focus
EDIÇÃO DO SALÃO
CONTAGEM REGRESSIVA
UNO e GOL
Elantra
ECOSPORT
HYUNDAI HB20
ONIX
PRISMA
SANTANA
GOLF
TRACKER

ines249

GEELY EX2
Mais barato e equipado, compacto elétrico recém-chegado desafia...
BYD DOLPHIN
... veterano em um comparativo em nossa pista. Veja qual venceu
QUATRO RODAS
65 ANOS
ROADSTER ELÉTRICO
Testamos o MG Cyberster. Bonito como os ingleses de antigamente, ele acelera de 0 a 100 km/h em 3,5 segundos!
Abril 75
800 EDIÇÕES
Saiba quais carros e marcas mais apareceram em nossas capas
BLINDADOS
Especial: nunca se blindou tanto carro no Brasil como agora
TOYOTA YARIS CROSS
Primeiro SUV híbrido flex do mercado foi destaque no Salão do Automóvel no mês passado e chega às lojas no início de 2026

Nem 8 nem 80: 800. Este exemplar de QUATRO RODAS que você tem em mãos é o de número 800. Um marco digno de nota. Para chegar aqui foram necessários 65 anos e mais quatro meses de edições (ficam de fora edições especiais, que também foram muitas ao longo dos anos). Quantos carros testados, quantos lançamentos, quantas viagens... quanta informação... Para traduzir essa história em números, recorremos à IA (Inteligência Artificial), que nos revelou algumas curiosidades.

Entre as marcas que mais apareceram em nossas capas, a Volkswagen foi a campeã, figurando 767 vezes. Isso não quer dizer que a VW ficou de fora de somente 33 capas. Mas que apareceu em muitas delas mais de uma vez. Na edição número 184, de novembro de 1975, por exemplo, a marca e seus carros aparecem cinco vezes: no comparativo entre Dodge 1800, Ford Corcel e VW Passat; no teste duplo dos novos Fusca 1300 L e Kombi, na reportagem intitulada “O Passat visto por seus donos” e na seção Segredo, que falava sobre a chegada de um motor VW diesel.

A IA analisou quais marcas apareceram nas capas das edições e quantas vezes isso aconteceu, considerando toda foto de carro e toda vez que o nome da marca foi citado.

A VW esteve na QUATRO RODAS número 1, com um Karmann-Ghia, sem sequer haver uma reportagem interna sobre o carro. Naqueles tempos era comum se estampar um carro apenas por razões ilustrativas.

No ranking das mais citadas, a Chevrolet (705) ficou em segundo e a Ford (592), em terceiro. Pode-se atribuir esse desempenho ao fato de essas três marcas estarem em nosso mercado desde os primórdios (e, por um longo tempo, sozinhas). Não por acaso, a quarta marca a chegar, a Fiat (449), foi a quarta colocada

ines249

no levantamento. A sequência de 1 a 10 é: VW, Chevrolet, Ford, Fiat, Renault, Toyota, Honda, Hyundai, Mercedes e Peugeot. Esse ranking inclui marcas que sempre foram mencionadas, mas de forma mais discreta, na contagem geral. Honda e Hyundai, porque só entraram no país com a abertura do mercado, em 1990. Renault, porque atuou em dois momentos, nos anos 1960 e após 1990. Toyota e Mercedes, porque, antes de 1990, produziam apenas veículos comerciais no país.

Além do tempo de mercado, pesa também a quantidade de modelos oferecidos: quanto maior a oferta, maior a probabilidade de aparecer nas capas. E conta também a popularidade dos carros entre os consumidores. E, nesse sentido, a VW, com Fusca, Parati, Voyage etc., deve muito ao Gol, que foi o carro mais vendido do país durante 27 anos consecutivos, com 58 aparições.

Sonho de consumo de muita gente, figurando como o mais vendido do mercado por três anos, 1984, 1985 e 1986, o Chevrolet Monza teve apenas 25 citações. Ele fica distante de seu irmão menor, o Chevette, que foi mencionado 38 vezes.

Depois do Gol, o segundo colocado é o Honda Civic, sedã médio que marcou época. Seu nome consta da lista com 47 aparições, 5 a mais que o terceiro, seu rival, Toyota Corolla. O Ford EcoSport, primeiro SUV nacional, fica em quarto, com 39 citações. E, para completar o ranking, temos: Chevrolet Chevette (38), Chevrolet Opala (33), Fiat 147 (31), Fiat Palio (30) e Ford Fiesta (29), seguindo até o nono colocado. Chevrolet S10, Jeep Renegade, VW Fusca e VW Golf vêm empatados em décimo (28). Depois o destaque é a VW Parati (27). Fiat Uno e VW Polo marcam presença (26) e Chevrolet Monza, Ford Corcel, Ford Ranger e VW Voyage fecham o ranking (25).

Quando se observa as marcas mais citadas anualmente, em 2024, tivemos uma estreante no ranking, a chinesa BYD com 11 aparições, uma a mais que a VW, em 2023.

Desde a edição número 1, as capas de QUATRO RODAS se dedicam a estampar o que há de novo no mercado e a debater temas da mobilidade, como segurança, tecnologia e meio ambiente. Aqui reunimos algumas capas que ilustram essa pauta.

QUATRO RODAS
GRÁTIS LIVRO DA FIAT
EXCLUSIVO TESTE COMPARATIVO
CORCEL
PASSAT
DODGE 1800
TESTE DOS NOVOS VOLKS E GM
VOLKS 1300L E KOMBI
OPALA E CARAVAN 4100
SEGREDO O MOTOR DIESEL DA VOLKS VEM AÍ
SEGREDO: NOVO PASSAT TS
EXCLUSIVO: ANDAMOS NA HONDA DE 1000 CC
O PASSAT VISTO POR SEUS DONOS
QUATRO RODAS
DENÚNCIA Brasil, campeão da impunidade no trânsito
O GRANDE TESTE
PNEUS
Mais de 5000 km e 2400 medições. Veja qual o melhor.
30 mil km de teste com o Passat
O Fiat é bom? Os donos respondem.
Como a concorrência vai enfrentar o Santana
E MAIS
Viagem: as alegres ruas de Buenos Aires
Formula 1: por que os turbos explodem
A BRIGA DOS ESPORTIVOS: ESCORT XR3 CONTRA GOL GT

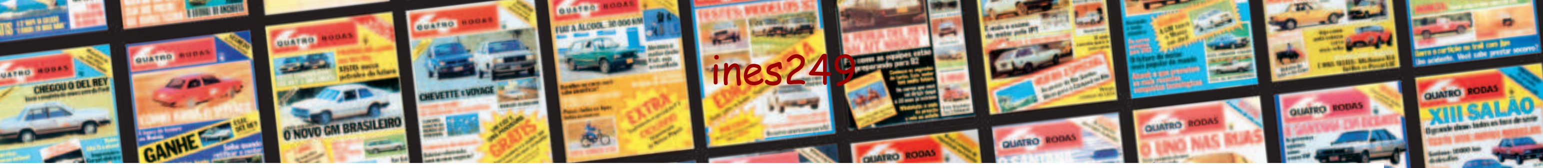
A pesquisa feita com a ajuda da IA levou em consideração todos os carros mostrados nas capas e todas as vezes em que o nome das marcas surgiram. Sob esse critério, a VW foi a marca mais mostrada

QUATRO RODAS
SEGREDO As fotos do BY, sucessor do Fusca
O SALÃO QUE NINGUÉM VIU
Em cores, todos os detalhes que o público não pôde ver
O NOVO MONZA 2.0
Mais testes: Uno 1.5 R e Belina 87.
Aonde ir em Buenos Aires
Este mês no VIAGEM/TURISMO Bali • Aruba Praias de Natal
A despedida da Alfa Romeo
Moto: o que muda nas Honda.
Exclusivo: o difícil ano de Piquet.
QUATRO RODAS
FARÓIS O que é permitido e o que é proibido
EXCLUSIVO: ANDAMOS NO CENA
Conheça o desempenho do novo Gurgel, primeiro carro inteiramente nacional
MAIS TESTES: PAMPA GHIA, GOL GL, JIPE ENGESA, CORVETTE
REVOLUCÃO
O motor que faz 40 km/litro com qualquer óleo
Veja como ele funcionou em nosso teste
Prazo: 20 meses para chegar às ruas
Tudo o que pode mudar com o novo motor
TURISMO: COMO CURTIR RECIFE • CURITIBA • NEW ORLEANS

Acompanhando o mercado de perto, QUATRO RODAS sempre trouxe os lançamentos, com o Chevrolet Monza, nos anos 1980, até as tecnologias que propunham novas fontes de energia

QUATRO RODAS
MERCEDES 500 SL O CONVERSÍVEL É NOSSO CAMPEÃO DE VELOCIDADE
PICAPES TURBO POR QUE A F-1000 É MELHOR QUE A D-20
O CONFRONTO DE TODOS OS MODELOS
SUPER TESTE
FORD VERSUS VOLKS
CHICO, O FUSCA DO ANO 2000 • COMO ESCOLHER O MELHOR SEGURO
VIAGEM À BAHIA • O QUE ROLOU NA INDY 500 • SALÃO DE NOVA YORK
QUATRO RODAS
DIRIGIMOS, OU MELHOR, PILOTAMOS O ALFA 147
SOBROU POUCO DO CORSA, FIESTA, GOL E PALIO.
ESTRAÇALHAMOS OS CARROS NUM PAREDÃO.
NÃO É LOUCURA! É PARA SUA SEGURANÇA
CRASH!
Veja o que aconteceu na página 80

No comparativo realizado entre Ford e VW, reunimos 14 carros, 7 de cada lado. No desafio do crash-test, as quatro marcas do mercado (Chevrolet, Fiat, Ford e VW) foram os destaques



ines249

QUATRO RODAS
MERCEDES SLR MCLAREN
Novos Fiesta O futuro está na cara
Chevrolet Spark e Chery QQ
Os chineses vêm aí
Audi R8 Jeito de Ferrari, atitude de 911

Em 2004, o Mercedes teve a companhia de outros modelos citados, na capa. Em 2007, reunimos dois chineses, Chevrolet Spark e Chery QQ, com potencial de serem vendidos no Brasil

QUATRO RODAS
SEGREDO
É Goooooooool!
EXCLUSIVO! Chevrolet
VOLT

Os segredos de fábrica figuram destaque de capa, em diversas oportunidades. Outro tema com forte apelo para a primeira página são as novidades apresentadas em reportagens exclusivas

QUATRO RODAS
HONDA CIVIC
FIAT PULSE x VW NIVUS
CHINESES PREMIUM

O Honda Civic foi um dos modelos mais fotografados ao longo da história da QR. Nos últimos anos, as novas estreantes do mercado têm roubado a cena, como a BYD, com 11 citações em 2024

Marcas em evidência

Marca	Nº de vezes
Volkswagen	767
Chevrolet	705
Ford	592
Fiat	449
Renault	171
Toyota	168
Honda	168
Hyundai	138
Mercedes-Benz	113
Peugeot	102

Modelos mostrados

Modelo	Nº de vezes
VW Gol	58
Honda Civic	47
Toyota Corolla	42
Ford EcoSport	39
Chevrolet Chevette	38
Chevrolet Opala	33
Fiat 147	31
Fiat Palio	30
Ford Fiesta	29
Chevrolet S10	28
Jeep Renegade	28
VW Fusca	28
VW Golf	28
VW Parati	27
Fiat Uno	26
VW Polo	26
Chevrolet Monza	25
Ford Corcel	25
For Ranger	25
VW Voyage	25

ines249

PCG, no centro, segura uma das cinco placas da Jeep

Os Eleitos 2025

Pesquisa capta as mudanças do mercado, causadas pelo aumento da concorrência, com a entrada de novas marcas

– POR **PAULO CAMPO GRANDE**

Os fabricantes dos melhores carros do Brasil, na opinião dos consumidores, foram homenageados com um jantar organizado pela QUATRO RODAS mês passado, quando foi publicado o resultado da pesquisa Os Eleitos 2025. A maior vencedora foi a Jeep, com cinco prêmios, nas categorias SUVs Compactos (Renegade), Médios (Compass) e Grandes (Commander), além do prêmio especial Grande Campeão, dado ao carro com a maior pontuação entre todos (Commander) e também o primeiro lugar, no atendimento de Pós-Vendas. As outras vencedoras foram Renault (Hatch Compacto Kwid), VW (Sedã Compacto Virtus), BYD (Sedã Médio Seal), Ram (picape Intermediária Rampage) e Ford (Picape Média Ranger).

A pesquisa Os Eleitos existe desde 2001, ouve os proprietários dos automóveis para saber o grau de satisfação deles em relação aos próprios carros, bem como no que diz respeito aos serviços de assistência técnica das redes autorizadas. Os elegíveis são os 50 carros mais vendidos do mercado no último ano, mas com até cinco anos de uso.

Nos últimos anos, a pesquisa tem captado as mudanças que ocorrem no mercado brasileiro, não só na oferta de carros – com o crescimento dos SUVs em detrimento de outros segmentos – como também a satisfação dos consumidores com as marcas. A dança das cadeiras entre os modelos e as empresas, no pós-vendas, reflete o aumento da concorrência, com a chegada de novas marcas e também o esforço de todas para melhorarem o atendimento pós-vendas – considerado uma arma estratégica para conquistar os consumidores.

Atualmente, o Brasil é um dos mercados mais concorridos do mundo, com mais de 40 marcas, de diferentes origens e com produção local ou importada. Vai longe o tempo em que os mesmos carros estavam sempre entre os mais vendidos e que as mesmas fábricas, em geral as japonesas, eram as primeiras colocadas nos serviços de pós-vendas.

A premiação aconteceu no restaurante Notiê Priceless, na cobertura do Shopping Light, no centro de São Paulo, e contou com a presença dos executivos das marcas premiadas, além de representantes da QUATRO RODAS e da Editora Abril.

FOTOS FLAVIO SANTANA

ines249

Os eleitOs
2025

Os eleitOs
RENAULT KWID

Os eleitOs
VW VIRTUS

PCG entregou as placas. O gerente de produto da Renault, André Lima, recebeu pelo Kwid. E o vice-presidente da VW, pelo Virtus

Os eleitOs
BYD SEAL

Os eleitOs
RAM RAMPAGE
2025

Os eleitOs
FORD RANGER

Acima: o assessor Victor François (BYD), o gerente de mkt Fábio Alvez (Ram) e a diretora de comunicação Pamela Paifer (Ford)

PESQUISA
Os eleitOs
QUATRO RODAS

Vencem os melhores segundo seus donos

SEJA
BEM-VINDO
2025

Os eleitOs
QUATRO RODAS
JEEP COMMANDER
GRANDE CAMPEÃO
2025

O assessor de imprensa, Humberto Domiciano, representou a Jeep

A pesquisa Os Eleitos, que existe desde 2001, dá a oportunidade de os consumidores dizerem o que pensam de seus carros

Evento reuniu os profissionais das fábricas e da Editora Abril

ines249

Os destaques de QUATRO RODAS em Dezembro de...

1975 **1985**

GURGEL X12 E ENGESA 4: CRIAÇÕES BRASILEIRAS TESTADAS POR QUATRO RODAS

QUATRO RODAS
TESTE COMPARATIVO
TESTE: NOVOS GALAXIE
TESTE DO DODGE 1800 76
TESTE: FUSCA COM 20% DE ALCOOL
GRÁTIS
POSTER DUPLO: EMERSON E O COPERSUCAR
TESTE: LINHA PASSAT 76
EMERSON: VOU QUERER GANHAR
48 CARROS PARA VOCÊ ESCOLHER

Testamos com exclusividade, na pista da Gurgel, o novo utilitário X12 Xavante, derivado da versão militar X12M. O fora de estrada nacional apresentou uma capacidade incrível para superar obstáculos onde dificilmente outro carro conseguiria passar.

O XAVANTE X12 ABRE O SEU PRÓPRIO CAMINHO
TESTE

GARRA E EMOÇÃO NA VOLTA DO JIPE

QUATRO RODAS
Onde ver e festejar o cometa
SUPERTESTE
TODAS AS PERUAS
Gol 30000 km
Carro volta a dar lucro
Show de tecnologia
As alegres torcidas organizadas
Liberado para menores
Lançamento: Agrale 200

Nascido militar, o jipe Engesa 4 estava à disposição dos civis que quisessem se aventurar nas trilhas mais radicais. Outra reportagem reuniu todo o segmento das peruas para um comparativo. O VW Gol do teste de Longa Duração chegava aos 30.000 km rodados, considerado um dos melhores da avaliação.

1965

QUATRO RODAS
NOVIDADES BRASILEIRAS 66
UM SHOW DE CARROS JAPONESES
70 KM DE PRAIAS PAULISTAS

Acompanhamos o Salão da Inglaterra, com 69 marcas expondo seus lançamentos e recebendo pedidos que, só nos primeiros três dias, já haviam ultrapassado 14 milhões de libras.

1995

As 39 novidades que trouxemos do Salão de Tóquio
QUATRO RODAS
FIAT 178 PRONTO PARA ESTREAR

Apresentamos o Fiat Palio, lançamento mundial da Fiat, que, ainda com o codinome Fiat 178, só seria lançado em 1996. Arriscamos projeções para as versões sedã, perua e picape.

2005

PROMOÇÃO 45 ANOS
QUATRO RODAS
VECTRA COROLLA
A briga do ano
Novo Civic

Testamos a versão 2006 do jipe brasileiro Troller. Um comparativo entre o Chevrolet Vectra e o Toyota Corolla elegeu o Corolla, líder em vendas no mercado, como o vencedor.

2015

QUATRO RODAS
USADOS
UM GUIA PARA ACERTAR NA COMPRA DO SEMINOVO

Elencamos as melhores compras em 12 categorias de veículos usados. Fomos até o Japão para andar no novo Honda NSX, equipado com três motores elétricos e um V6, que somam 580 cv.

ines249

RANKING DE TESTES

MELHOR CONSUMO

HATCHES COMPACTOS	
1 VW POLO MPI MT	14,6
2 PEUGEOT 208 STYLE MT	14,5
3 CITROËN C3 FEEL MT	14,1

SEDÃS COMPACTOS	
1 VW VIRTUS 200 TSI MT	14,7
2 CHEVROLET ONIX PLUS PREMIER	13,5
3 FIAT CRONOS DRIVE 1.0	13,1

SEDÃS MÉDIOS	
1 TOYOTA COROLLA GLI 2.0	12,2
2 TOYOTA COROLLA GR SPORT 2.0	12,0
3 TOYOTA COROLLA XEI 2.0	11,9

SUVS COMPACTOS	
1 RENAULT KARDIAN EVOLUTION MT	14,4
2 VW TERA TSI	14,3
3 VW TERA HIGHLINE TSI	13,3

SUVS MÉDIOS	
1 TOYOTA COROLLA CROSS XRX 2.0	12,3
2 VW TAOS HIGHLINE 250	11,4
3 JEEP COMPASS LONGITUDE T350	11,3

SUVS GRANDES	
1 JEEP COMMANDER OVERLAND TD 2.2	12,0
2 CAOA CHERY TIGGO 8 TURBO GDI	11,0
3 CHEVROLET TRAILBLAZER H.C 2.8 TD	10,1

PICAPES MÉDIAS	
1 MITSUBISHI TRITON KATANA	11,5
2 FIAT TITANO RANCH 2.2 TD 4X4	11,2
3 RAM RAMPAGE LARAMIE TD	11,1

ESPORTIVOS	
1 HONDA CIVIC TYPE R	9,6
2 MERCEDES-BENZ CLASSE A AMG 45S	9,6
3 TOYOTA GR COROLLA	9,0

HÍBRIDOS	
1 HONDA CIVIC TOURING HYBRID	22,5
2 KIA NIRO PRESTIGE HEV	21,7
3 HYUNDAI KONA HEV	20,7

COMPACTOS ELÉTRICOS	
1 BYD DOLPHIN MINI EV	12,0
2 RENAULT KWID E-TECH INTENSE	9,5
3 GEELY EX2 MAX	8,6

SUVS ELÉTRICOS	
1 PEUGEOT E2008 GT	6,8
2 NETA X 500 LUXURY	6,3
3 VOLVO XC40 RECHARGE PLUS	6,2

ESPORTIVOS ELÉTRICOS	
1 FORD MUSTANG MACH-E GT	5,2
2 MERCEDES-BENZ EQS AMG 53	5,0
3 XIOMI SU7 MAX	4,9

** Consumo urbano (em km/l) *** km/kWh

MELHOR ACELERAÇÃO

HATCHES COMPACTOS	
1 CITROËN C3 YOU T200	9,1
2 PEUGEOT 208 STYLE T200	9,6
3 HYUNDAI HB20 PLATINUM PLUS TGDI	10,0

SEDÃS COMPACTOS	
1 VW VIRTUS EXCLUSIVE 250 TSI	9,4
2 HYUNDAI HB20S PLATINUM PLUS TGDI	10,3
3 CHEVROLET ONIX PLUS PREMIER	10,6

SEDÃS MÉDIOS	
1 VW JETTA GLI 350 TSI	6,7
2 BMW 320I M SPORT GP FLEX	7,4
3 AUDI A3 PERFORMANCE S-LINE	7,4

SUVS COMPACTOS	
1 HYUNDAI CRETA ULTIMATE 1.6 TGDI	7,6
2 BMW X2 XDRIVE 20I M SPORT	7,7
3 FORD BRONCO SPORT WILDTRAK	7,8

SUVS MÉDIOS	
1 JEEP COMPASS BLACKHAWK 2.0	6,8
2 CAOA CHERY TIGGO 7 TGDI	8,5
3 JEEP COMPASS LONGITUDE T270	9,4

SUVS GRANDES	
1 HYUNDAI PALISADE 3.8 GDI	8,5
2 CAOA CHERY TIGGO 8 TGDI	8,7
3 CHEVROLET TRAILBLAZER H.C 2.8 TD	9,2

PICAPES MÉDIAS	
1 RAM RAMPAGE R/T	7,1
2 VW AMAROK EXTREME V6 TD	8,0
3 FORD RANGER LIMITED V6 TD	9,4

ESPORTIVOS	
1 BMW M8 GRAN COUPÉ COMPETITION	3,3
2 PORSCHE 911 CARRERA S CABRIOLET	3,4
3 AUDI R8 COUPÉ PERFORMANCE V10	3,5

HÍBRIDOS	
1 MERCEDES-BENZ AMG GT COUPÉ 4 PTS	3,0
2 MERCEDES-BENZ CLASSE C AMG 63S	3,5
3 PORSCHE PANAMERA 4S E HYBRID	3,8

COMPACTOS ELÉTRICOS	
1 VOLVO EX30 ULTRA	7,3
2 BYD DOLPHIN PLUS EV	7,3
3 MINI COOPER S E TOP	7,4

SUVS ELÉTRICOS	
1 ZEEKR X FLAGSHIP	3,9
2 VOLVO EC40 ULTRA	4,7
3 SERES 5 EV	4,8

ESPORTIVOS ELÉTRICOS	
1 PORSCHE TAYCAN TURBO GT WEISSACH	2,5
2 TESLA MODEL S PLAID	2,5
3 ZEEKR 001 FR	2,7

**** 0 a 100 km/h (em segundos)

MELHOR FRENAGEM

HATCHES COMPACTOS	
1 HYUNDAI HB20 COMFORT 1.0 MT	55,2
2 HYUNDAI HB20 PLATINUM PLUS TGDI	55,2
3 VW POLO MPI	56,3

SEDÃS COMPACTOS	
1 HYUNDAI HB20S PLATINUM PLUS TGDI	53,7
2 VW VIRTUS EXCLUSIVE 250 TSI	55,2
3 VW VIRTUS HIGHLINE 200 TSI	56,8

SEDÃS MÉDIOS	
1 TOYOTA COROLLA XEI	54,1
2 VW JETTA GLI 350 TSI	54,5
3 BMW 320I M SPORT GP FLEX	54,8

SUVS COMPACTOS	
1 HONDA WR-V EXL	51,5
2 RENAULT KARDIAN EVOLUTION MT	53,9
3 VW TERA TSI	54,5

SUVS MÉDIOS	
1 VW TAOS HIGHLINE 250 TSI	54,5
2 MITSUBISHI ECLIPSE CROSS HPE-S AWD	56,6
3 FORD TERRITORY TITANIUM	58,1

SUVS GRANDES	
1 CAOA CHERY TIGGO 8 TURBO GDI	58,9
2 JEEP COMMANDER OVERLAND T270	59,2
3 HYUNDAI PALISADE 3.8 GDI	60,8

PICAPES MÉDIAS	
1 VW AMAROK EXTREME V6 TD	56,6
2 GWM POER P30 EXCLUSIVE	58,3
3 RAM RAMPAGE R/T	59,1

ESPORTIVOS	
1 BMW M3 COMPETITION TRACK	45,4
2 BMW M2 COUPÉ TRACK	47,6
3 AUDI RS Q8	48,1

HÍBRIDOS	
1 MERCEDES-BENZ CLASSE C AMG 63S	50,0
2 PORSCHE PANAMERA 4S E HYBRID	51,9
3 MERCEDES-BENZ AMG GT COUPÉ 4 PTS	51,8

COMPACTOS ELÉTRICOS	
1 VOLVO EX30 ULTRA	52,9
2 BYD DOLPHIN EV	58,3
3 MINI COOPER S E TOP	58,4

SUVS ELÉTRICOS	
1 VOLVO XC40 RECHARGE PLUS	53,2
2 AUDI Q6 E-TRON S QUATTRO	53,8
3 CHEVROLET BOLT EUV PREMIER	53,8

ESPORTIVOS ELÉTRICOS	
1 PORSCHE TAYCAN TURBO GT WEISSACH	49,4
2 FORD MUSTANG MACH-E GT	49,7
3 PORSCHE TAYCAN TURBO S	51,4

* Frenagem de 120 a 0 km/h (em metros)

Aceleração: no 0 a 100 km/h, fazemos seis passagens (três em cada sentido da pista), descartamos a melhor e a pior e publicamos a média dos quatro tempos válidos. Nos esportivos com controle de largada, realizamos todas as medições com o dispositivo ativado. **Frenagem:** simula situação de pânico, pressionando o pedal com força total. **Consumo:** há dois ciclos que simulam a condição de rodagem em cidade e estrada. No rodoviário, a velocidade é constante a 100 km/h. No urbano, o carro percorre um circuito com trocas de marcha e velocidades controladas em cada trecho. Há até paradas e saídas para simular um semáforo. Os ciclos são exclusivos da QUATRO RODAS, mas criados com base na norma NBR-7024.

ines249

YARIS
CROSS

PRIMEIRO DA CLASSE

Eis o tão aguardado primeiro SUV compacto híbrido flex do país. O Yaris Cross está em pré-venda, mas só será entregue em 2026

POR **GUILHERME FONTANA** | FOTOS **DIVULGAÇÃO**

O Toyota Yaris Cross demorou, mas chegou carregando dois títulos: é o primeiro SUV compacto da marca no Brasil e o primeiro SUV compacto híbrido flex do mercado. Só faltou ser o SUV compacto híbrido mais barato à venda. Contrariando as expectativas, ele estreia por R$ 172.390, deixando essa distinção para o chinês Omoda 5, que custa R$ 159.990.

O Yaris Cross estreia em quatro versões: XRE (R$ 161.390), XRE Hybrid (R$ 172.390), XRX (R$ 178.990) e XRX Hybrid (R$ 189.990). Ou seja, preços alinhados a SUVs como Nissan Kicks, Jeep Renegade, VW T-Cross e Nivus, Fiat Fastback, Chevrolet Tracker e Hyundai Creta. Por conta desse posicionamento de preço, emparelhando com a oferta da conterrânea Honda, o Yaris Cross entra na faixa do HR-V, e não contra o novato WR-V, como se chegou a considerar no mercado. No caso do WR-V, que não tem conjunto híbrido, a versão topo sai por R$ 149.900 – ou seja, R$ 11.490 a menos em relação ao Yaris Cross mais barato. O preço da configuração mais cara (R$ 189.990) ultrapassa o Corolla Cross de entrada, de R$ 188.990, além de outros SUVs médios, como Compass, Taos e Boreal. É um posicionamento ousado.

Para bancar a aposta e encarar o segmento mais concorrido do mercado, a Toyota deposita suas fichas em dois conjuntos mecânicos diferentes. O primeiro tem um motor 1.5 flex aspirado (ciclo Otto) de 122 cv e 15,3 kgfm, o mesmo utilizado nos antigos Yaris hatch e sedã. O câmbio é um CVT com sete marchas virtuais. A configuração híbrida combina o motor 1.5 flex (o mesmo, mas com ciclo Atkinson) a outros dois elétricos, o MG1, que funciona apenas como gerador, e o MG2, responsável pela tração elétrica. Eles são alimentados por uma diminuta bateria de 0,76 kWh que não tem recargas externas, ou seja, trata-se de um HEV. Por ser pequena, ela tem as recargas feitas pelo motor a combustão e pelo sistema de freio regenerativo. Sozinho, o motor a combustão entrega 91 cv e 12,3 kgfm. Os motores elétricos, por sua vez, têm 80 cv e 14,4 kgfm. A potência combinada é de 111 cv (a Toyota não divulga o torque combinado).

Não há números oficiais de desempenho. Mas existem as medições de consumo publicadas pelo Inmetro. E, nesse caso, o que temos é que o Yaris Cross a combustão faz as médias de 12,6 km/l na cidade e 14,3 km/l na estrada. Já o híbrido pode chegar aos 17,9 km/l na cidade e 15,3 km/l na estrada. Sempre com gasolina. Os números urbanos mais otimistas são naturais nos híbridos, pela maior atuação dos motores elétricos.

Por fora, o Yaris Cross tem desenho discreto e remete ao irmão maior, RAV4. Há faróis, faróis de neblina e lanternas de led de série, grade em preto brilhante, além de exclusividades para as versões XRX, como friso cromado nas janelas, detalhes prate-

ines249

Sem exageros, Yaris Cross guarda semelhanças visuais com o RAV4

Com 4,31 m, SUV é 15 cm menor que o Corolla Cross, no comprimento

ines249

O design das lanternas remete ao estilo dos Lexus

Teto solar vem nas versões mais caras

Cabine acomoda quatro pessoas; porta-malas tem capacidade de 400 l, mas perde 9 l nas versões híbridas

ados no para-choque e rodas de 18” (nas XRE, são de 17”). Por dentro, o painel é alto e todo voltado ao motorista, com direito a quadro de instrumentos de 7” e a multimídia de 10” e com Android Auto e Apple CarPlay. O acabamento é simples, com materiais rígidos nas porções superiores do painel. Mas há artifícios que buscam minimizar a simplicidade, como uma faixa central no painel com revestimento sintético e toque macio, material emborrachado nas portas dianteiras, iluminação ambiente e apliques em preto brilhante. Como um bom modelo de origem japonesa, o Yaris Cross traz grande oferta de botões físicos. Raridade nos dias atuais e de grande valia no uso diário. Quanto ao espaço, o SUV vai bem. Leva sem aperto duas pessoas de estatura média (1,75 m) no banco traseiro, que não acomodará bem um terceiro ocupante pelo espaço lateral reduzido. Quem for atrás, tem saídas de ar e portas USB tipo C. O porta-malas tem 400 litros, mas perde 9 litros nas híbridas.

A lista de equipamentos promete ser o maior argumento. De série, as versões XRE têm ar digital automático (uma zona), carregador de celulares por indução, faróis com fachos baixo e alto automáticos, seis airbags, alerta de colisão frontal com frenagem automática de emergência, ACC, assistente de permanência em faixa e sensores, e câmera de ré. Os XRX adicionam abertura elétrica do porta-malas, teto solar panorâmico, assistente de pontos cegos, câmeras 360°, sensores de estacionamento frontal e alerta de tráfego cruzado traseiro.

De acordo com o presidente da Toyota do Brasil, Evandro Maggio, os mais de dois anos e meio de espera pelo Yaris Cross aconteceram, principalmente, pelas adaptações necessárias para o modelo brasileiro – como atualização da fábrica e desenvolvimento do conjunto mecânico exclusivo. Porém, recentemente, o lançamento precisou ser novamente adiado. Ele estava pronto para estrear, quando um temporal destruiu a fábrica de motores da Toyota, em Porto Feliz (SP). Por conta do incidente climático, os motores dos Toyota nacionais serão temporariamente importados do Japão, sem nenhuma alteração técnica, segundo a fábrica. E, no caso do Yaris Cross, ele entrou em pré-venda agora, mas só começa a ser entregue entre fevereiro e março de 2026.

ines249

Painel é alto, cheio de recortes e voltado ao motorista

Carregador por indução, multimídia de 10” e quadro de instrumentos de 7” são itens de série desde as versões mais baratas

Conjunto híbrido é exclusivo do Brasil

Versões mais caras têm rodas de 18”

Yaris Cross

FICHA TÉCNICA

Preço: R$ 161.390 / R$ 178.990 [XRE/XRX]
Motor: flex, dianteiro, 4 cil, aspirado, 16V, injeção direta, 1.496 cm³, 122 a 6.000 rpm, 15,2 kgfm a 4.800 rpm
Câmbio: automático, CVT, 7 marchas virtuais, tração dianteira
Direção: elétrica
Suspensão: McPherson [diant.], eixo de torção [tras.]
Freios: disco ventilado [diant.] e sólido [tras.]
Pneus: 215/60 R17 / 215/55 R18 [XRE/XRX]
Dimensões: compr., 431 cm; larg., 177 cm; alt., 165,5 cm; entre-eixos, 262 cm; peso, 1.185/1.210 kg [XRE/XRX]; porta-malas, 400 litros; tanque de combustível, 42 litros; vão livre do solo, 183 mm
Consumo*: 12,6 km/l [cidade], 14,3 km/l [estrada], gasolina

Yaris Cross Hybrid

FICHA TÉCNICA

Preço: R$ 172.390 / R$ 189.990 [XRE/XRX]
Motor: flex, dianteiro, 4 cil, aspirado, 16V, injeção direta, 1.496 cm³, 91 a 5.500 rpm, 12,3 kgfm a 4.000 rpm; elétricos, 80 cv e 14,4 kgfm
Bateria: íons de lítio, 0,76 kWh
Câmbio: automático, CVT, tração dianteira
Direção: elétrica
Suspensão: McPherson [diant.], eixo de torção [tras.]
Freios: disco ventilado [diant.] e sólido [tras.]
Pneus: 215/60 R17 / 215/55 R18 [XRE/XRX]
Dimensões: compr., 431 cm; larg., 177 cm; alt., 165,5 cm; entre-eixos, 262 cm; peso, 1.270/1.295 kg [XRE/XRX]; porta-malas, 391 litros; tanque de combustível, 36 litros; vão livre do solo, 187 mm
Consumo*: 15,3 km/l [estrada], 17,9 km/l [cidade], gasolina

*Dados de fábrica

ines249

AO SOM DO VENTO

Conversível é mais rápido que esportivos tradicionais, mas inveja o ronco dos motores que eles ainda têm

– POR **HENRIQUE RODRIGUEZ** | FOTOS **FERNANDO PIRES**

Se existe um carro atual da MG fiel aos preceitos da marca inglesa (desde 2007 sob o guarda-chuva da chinesa SAIC), ele é o MG Cyberster. Mas só por ser um roadster com teto de lona retrátil. O simples fato de dois adultos encontrarem espaço suficiente para se acomodarem na cabine mesmo com o teto fechado já o distancia de modelos clássicos, como os MG TD e MG A de 70 anos atrás. Custando R$ 499.800, o Cyberster também passa longe de ser um esportivo barato (proposta de seus antepassados) para os dias atuais.

O Cyberster é tão potente quanto um bom carro V8, mas seus 510 cv nascem em dois motores elétricos, um para cada eixo. O aproveitamento dessa potência é impressionante: precisou de meros 3,5 s para chegar aos 100 km/h em nosso teste, quando um BMW M3 com a mesma potência (e, claro, uma carroceria maior) precisou de 3,9 s para cumprir o mesmo ensaio, sendo 270 kg mais leve – o roadster da MG, apesar de esbelto, pesa 2 toneladas (outra característica que Colin Chapman e cia. reprovariam).

O ronco envolvente e as trocas de

ines249

Este é o primeiro conversível elétrico vendido no Brasil

marcha de um esportivo a combustão no mesmo patamar de potência fazem muita falta, mas o sistema de som Bose conseguiu me distrair por um tempo. O Cyberster pode forjar o ruído de um carro elétrico, mas também pode emular o ronco de um motor a combustão – um rugido grave, que faz as pernas tremerem. Junte a isso uma resposta de acelerador que parece ter sido calibrada para imitar, de certa forma, o acoplamento de um câmbio de dupla embreagem. As sensações são, no mínimo, familiares àquelas de carros a combustão.

Poderia ser ainda melhor se os 510 cv e 73,9 kgfm máximos fossem despejados apenas nas rodas traseiras. Mas tudo bem: até dá para forçar umas escapadas porque o motor mais potente é o traseiro, mas em compensação o dianteiro ajuda a equilibrar a tocada e ainda contribui para aumentar a velocidade nas saídas de curva.

Como em todo carro elétrico, a bateria montada no assoalho (que não é pequena, tem 77 kWh de capacidade) contribui para abaixar o centro de gravidade do Cyberster. Seu grande feito, porém, é ter o peso total distribuído por igual entre os eixos, como nos melhores roadsters da história. Aí, sim. O roadster da MG flerta com uma dinâmica esportiva, com a direção rápida (que poderia ser mais comunicativa, porém) e pouca movimentação lateral – mas mais próxima do conforto dos Grand Tourers, conversíveis maiores pensados para longas viagens – com os cabelos ao vento.

Sinceramente? É melhor viajar com a capota de lona fechada. Acima dos 80 km/h, os vãos que se formam nas laterais do compartimento onde o teto se esconde provocam muito barulho com o vento, principalmente para os ouvidos dos passageiros. Não há defletor que evite isso e abrir ou fechar os vidros não muda a situação. É uma pena, porque os engenheiros da MG conseguiram um jeito de guardar o teto sem invadir o porta-malas de 249 litros, que tem seu espaço isolado. Não é grande, mas não é ruim.

ines249

Lanternas têm o formato de seta, que também são as setas

O melhor que a MG fez para honrar seu histórico com roadsters foi garantir que o desenho do Cyberster fosse criado no Reino Unido. Se tivesse nascido sob a escola do design automotivo chinês, não seria tão expressivo. A dianteira é pontuda e moldada pelas tomadas de ar, enquanto a traseira tem barra de led iluminada de lado a lado, além de setas estilizadas: as pontas acendem em laranja quando o motorista aciona a seta. Previsível...

Particularmente, fui conquistado pelo vinco lateral descendente que surge sob os retrovisores e segue na direção da roda traseira. Um acabamento de plástico preto na parte superior das portas e que envolve a traseira reforça esse vinco, que remete ao rebaixo das portas de roadsters históricos. O Jaguar E-Type tinha esse vinco, o MG A e o Triumph Midget, todos ingleses, também exibiam essa marca no design.

A ousadia moderna fica para as portas tesoura com abertura elétrica. Não são rápidas, mas funcionam e até têm radares para evitar colisões com colunas ou outros carros. Só é necessário aprender a operá-las por meio dos comandos no console central, uma posição incomum. Mas pense que também é possível abrir as portas remotamente por meio da chave, para chocar os desavisados.

Nós, que já enjoamos do interior tradicional dos carros chineses (se é que se pode falar em tradição, em relação a essa jovem indústria), respiramos aliviados ao encontrar algo diferente de telas penduradas em um painel genérico. O MG Cyberster envolve o motorista com um cockpit que mais parece um centro de operações. Há três telas à frente do motorista: o quadro de instrumentos é maior e vai no meio, enquanto a tela à esquerda exibe navegador, Android Auto ou Apple CarPlay. A tela da direita fica à disposição para mostrar condições de carga ou controles de entretenimento do carro. No console central, ao lado dos botões de marcha, há uma tela para operar o ar-condicionado e assistentes de condução. Certas funções, como controle de largada e modos de condução, têm botões individuais no volante. Pode parecer confuso, mas há uma lógica de funcionamento e a interface pareceu mais rápida que a usada nos MG4 e MGS5.

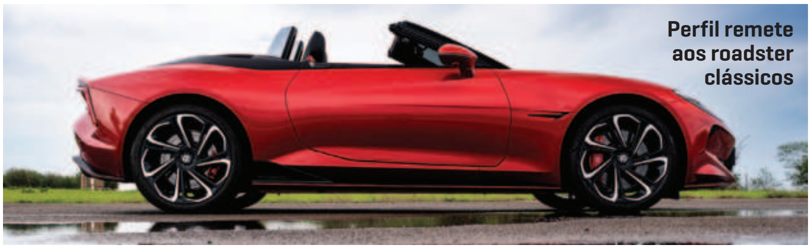
Portas têm abertura elétrica e podem ser controladas pela chave

Na falta de espaço para ter porta-objetos no console, criaram um compartimento fechado na base das portas, onde é possível esconder um smartphone, por exemplo.

Goste ou não, o MG Cyberster é um carro único. A Porsche ainda não lançou o sucessor elétrico do 718 Boxster, o Tesla Roadster está atrasado há cinco anos e o Maserati GranTurismo Folgore configura outro patamar: é ainda maior, tem três motores e 761 cv. Conversível do futuro, entrega a experiência de se dirigir ouvindo o vento, mas sem o som do motor.

ines249

O painel do Cyberster é envolvente e parece um centro de operações


Perfil remete aos roadster clássicos

Assentos têm a parte central de suede, que segura o corpo. Porta-malas leva 249 l

O Cyberster traz quatro telas e só o quadro de instrumentos não é sensível ao toque

TESTE QUATRO RODAS

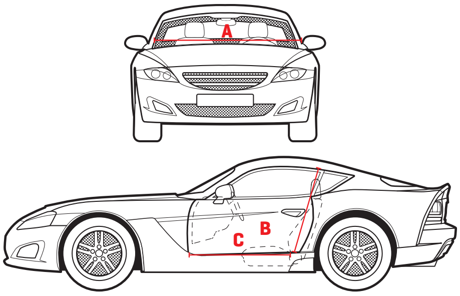
ACELERAÇÃO	
0 a 100 km/h	**3,5 s**
0 a 1.000 m	**22.1 s / 215 km/h**
VELOCIDADE MÁXIMA	**223 km/h**
RETOMADAS	
D 40 a 80 km/h	**1,4 s**
D 60 a 100 km/h	**1,7 s**
D 80 a 120 km/h	**2,2 s**
FRENAGENS	
60/80/120 km/h a 0	**12,9/22,8/51,4 m**
CONSUMO	
Urbano	**6,1 km/kWh**
Rodoviário	**5,4 km/kWh**
RUÍDO INTERNO	
Neutro/RPM máx.	**L.0/- dBA**
80/120 km/h	**66,6/72,4 dBA**
AFERIÇÃO	
Velocidade real a 100 km/h	**100 km/h**
Rotação do motor a 100 km/h	**-**
Volante	**2,5 voltas**
SEU BOLSO	
Preço básico	**R$ 499.800**
Garantia	**7 anos**

CONDIÇÕES DE TESTE: alt. 660 m; temp., 26,5 °C; umid. relat., 68%; press., 761 mmHg. Realizado no ZF Campo de Provas

FICHA TÉCNICA

Motor: elétrico diant. 204 cv a 7.000 rpm, 25,5 kgfm entre 1.000 e 5.000 rpm; elétrico traseiro 340 cv a 6.000 rpm e 48,4 kgfm entre 1.000 e 3.000 rpm; total de 510 cv e 73,9 kgfm **Bateria:** NCM, 77 kWh, recarga de 38 min (10 a 80% a 150 kW) **Câmbio:** 1 marcha, tração integral **Direção:** elétrica **Suspensão:** duplo A (diant.), multilink (tras.) **Freios:** disco vent. (diant. e tras.) **Pneus:** 245/40 R20 (diant.) e 275/35 R20 (tras.) **Dimensões:** compr., 453,5 cm; larg., 191,3 cm; alt., 132,9 cm; entre-eixos, 269 cm; peso, 2.000 kg; porta-malas, 249 l

ERGONOMIA



A: 153 cm **B:** 94,5 cm **C:** 99,5 cm

VEREDICTO

O MG Cyberster é um cartão de visitas para as lojas da marca chinesa. Mas, em vez de ter vindo a passeio, ele está disponível para quem quiser comprar.

★★★★⯪

ines249

Marca inglesa é o braço internacional da chinesa SAIC

A MG tem uma história tortuosa. Como todas as marcas de automóveis britânicas, passou de mão em mão driblando falências e prejuízos até cair no domínio de estrangeiros. A Morris Garages, criada em Oxford em 1924, é controlada por chineses há 20 anos e agora dá continuidade a sua expansão global com a chegada ao Brasil.

Rápidos, divertidos e relativamente acessíveis, os roadsters da MG fizeram sucesso pós-Segunda Guerra Mundial, quando dois terços da sua produção eram enviados para os Estados Unidos. Uma pequena parcela chegou ao Brasil ao longo de décadas, por meio de importadores independentes. Eram tão marcantes nas ruas que inspiraram o fora de série nacional MP Lafer, com chassi de Fusca, entre 1974 e 1988.

A marca que por muito tempo estampou esportivos da British Motor Company hoje é usada pelo conglomerado chinês SAIC para ganhar mercado fora da China. O Brasil entrou na rota, com uma operação oficial que começa com três modelos: o hatch médio MG4, o SUV médio MGS5 e o roadster Cyberster, que até flerta um pouco com o passado, e você poderá conferir na página 30. Todos os três modelos são elétricos.

Quem está no comando desta operação no Brasil é a própria SAIC, que vem seguindo o roteiro tradicional das marcas chinesas estreantes: anunciou 24 concessionárias concentradas no centro-sul do Brasil (com plano de chegar a uma rede com 70 lojas, em 2026); um centro de distribuição de peças em Cajamar (SP) e a garantia acima da média, de sete anos. É o mínimo para apagar o fiasco da operação, entre 2011 e 2012, por meio de um importador independente paulista, que trouxe algumas poucas unidades do sedã MG 6.

“Nós estamos ouvindo os proprietários dos carros mais antigos e avaliando junto à China a importação de

ines249

QUATRO RODAS

COMO SE FOSSE **A PRIMEIRA VEZ**

A MG já andou pelo Brasil, mas, agora, está de volta com novo dono e fazendo carros elétricos. Veja o que ela trouxe para a estreia

POR **HENRIQUE RODRIGUEZ** | FOTOS **FERNANDO PIRES**

peças", sinaliza Flavio Guzmán, que está no comando dos departamentos de marketing, produto, marca e relações públicas na operação brasileira da MG Motor. A marca também planeja a importação de híbridos para o futuro e estuda trazer a picape híbrida MG9 – baseada na mesma plataforma que dará origem à próxima geração da VW Amarok.

Perto de outras chinesas que estão estreando no Brasil, a MG começa menor, talvez de olho no porvir: a marca tem em curso um investimento equivalente a R$ 7,6 bilhões na China para lançar 13 novos modelos nos próximos dois anos. Além disso, a MG já fez o que nenhuma outra conterrânea conseguiu: conquistou relevância no mercado europeu, onde vendeu 153.000 carros no primeiro semestre deste ano, quase o triplo dos 57.000 carros vendidos na China no mesmo período.

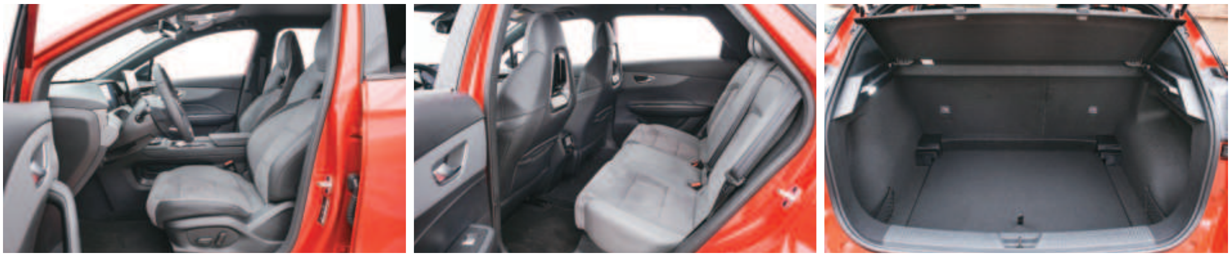
De acordo com Guzmán, a MG será a marca de trabalho da SAIC no Brasil, sem risco de dividir a atenção com outras que formam o grupo. O conglomerado chinês também controla Maxus, Rising, IM e Roewe, e tem joint venture com a GM para linhas de proposta mais acessível, como Baojun e Wuling. Aliás, os negócios com a GM anteciparam a incursão da SAIC no Brasil: os Chevrolet Onix e Tracker são frutos dessa parceria, enquanto o Spark EUV é vendido na China pela Baojun e o futuro Captiva EV é, originalmente, um Wuling. A SAIC também tem uma joint venture histórica com o Grupo Volkswagen, que começou com a montagem do VW Santana na China, em 1984. Hoje, fabricam juntas também carros da Audi e da Skoda.

Enquanto estreia no Brasil por meio da MG, a SAIC (o grupo) trava uma briga com a BYD na China, onde superou a rival em vendas em outubro com 453.978 carros contra 441.706. Será que a rivalidade será replicada aqui?

ines249

O design ousado do MG4 foge do padrão chinês

O espaço do hatch é bom, mas a coluna de direção fica em posição inconveniente. Hatch tem 350 l de capacidade no porta-malas



Ainda sem híbridos, a MG aposta em nichos de mercado. O M4G que dirigimos é o XPower, com dois motores (435 cv e 61,2 kgfm) e tração integral (R$ 224.800). E há ainda duas versões só com motor traseiro (204 cv e 35,7 kgfm), Comfort (R$ 169.600) e Luxury (R$ 189.800). Trata-se de um carro com os mesmos 4,28 m de comprimento do VW Golf e 2,70 m de entre-eixos do Toyota Corolla.

O novo Golf GTI entrega 245 cv e 37,5 kgfm por R$ 430.000. Mais que a relação entre preço e potência, é a razão entre preço e desempenho. Ainda não testamos o MG4, mas a fabricante garante que ele alcança os 100 km/h em 3,8 s, mesmo desempenho do Audi RS3 Sedan, com 400 cv e que custa R$ 659.990.

Um carro elétrico, contudo, ajuda a entender que a esportividade não é uma conversa de números apenas. Depende de todo um contexto de emoções que o carro é capaz de proporcionar mesmo quando não tem tanta potência. É onde o MG4 peca, porque, apesar dos números, ele não é esportivo. É um carro normal.

PRIMEIRO, NO BRASIL O design do MG4 é marcante. Os faróis parecem surgir em cortes na dianteira, as lanternas saltam do carro e têm linhas retroiluminadas na parte superior. As grandes saias laterais trazem detalhes prateados, mas as rodas aro 18" pretas são conservadoras, assim como os pneus Bridgestone Turanza. As peças laranja nos freios a disco das quatro rodas (que são maiores nesta versão), lamento informar, são apenas capa sobre pinças de freio e não pinças esportivas. Faltam detalhes estéticos que sinalizem como esse carro é potente. A versão com tração traseira, com 204 ou 245 cv, que será lançada em 2026, tem o mesmo design.

Isso também vale para a cabine, que exibe bancos esportivos, mas não têm nenhum detalhe com cor contrastante, bordado ou iluminação diferente, aquela decoração comum em versões esportivas. Tem soleiras de inox. E mais nenhuma insinuação de que este carro é tão rápido quanto um Audi RS3. Aliás, seu painel foi motivo para a estreia da MG ser adiada em alguns meses por aqui, pois o Brasil é o primeiro país a receber o MG4 com ele, que tem telas maiores, botões para o ar-condicionado e console elevado. Mas a multimídia (12,8") é lenta e o quadro de instrumentos tem indicador de carga e potência em cristal líquido, ao lado da tela principal.

O ar-condicionado é automático com apenas uma zona e não há saídas traseiras. Outros pênaltis são: ausência de iluminação nos para-sóis, teto solar ou mesmo teto pintado de preto.

O espaço traseiro é muito bom e

ines249

De esportivo, só os bancos e as pedaleiras de inox

Imagem do quadro de instrumentos é ruim, opaca. Ausência sentida: saídas de ar traseiras

a posição que o motorista assume ao dirigir não é ruim, apesar da bateria de 62,1 kWh sob o assoalho. Mas cuide do seu joelho: a coluna de direção é muito avançada e todos que conduziram o MG4 bateram o joelho nela.

Uma vez abandonada a ideia de que o carro é um esportivo, a boa surpresa é que o MG4 tem o comportamento de um típico hatch médio europeu, com rodar refinado e silencioso, e até mais confortável do que as credenciais desta versão (suspensão 25% mais firme e barras estabilizadoras mais rígidas) sugerem. É confortável mesmo sobre o pior asfalto, mas firme para conter os movimentos da carroceria. Nem parece que foi fabricado na China.

Quando você pisa, como esperado desde o início, o carro é explosivo. Dá a sensação de que a força do motor traseiro faz as rodas dianteiras saírem do chão. Mas eu, sinceramente, preferi usar o hatch elétrico em modos

Rodas aro 18 e capa nas pinças de freio

Lanternas têm linhas na parte de cima

FICHA TÉCNICA

Preço: R$ 224.800
Motor: elétrico dianteiro, síncrono, 204 cv e 25,5 kgfm; traseiro, síncrono 231 cv, 35,7 kgfm; total de 435 cv e 61,2 kgfm
Bateria: íons de lítio, NMC, 62,1 kWh
Câmbio: automático, 1 marcha, tração integral
Direção: elétrica
Suspensão: McPherson [diant.], multibraços [tras.]
Freios: disco ventilado nas quatro rodas
Pneus: 235/45 R18
Dimensões: compr., 428,1 cm; larg., 183,6 cm; alt., 151,6 cm; entre-eixos, 270,5 cm; peso, 1.800 kg; porta-malas, 350 l
Desempenho*: 0 a 100 km/h, 3,8 s; velocidade máxima, 200 km/h
Recarga*: AC [6,6 kW], de 0 a 100%, 9h; DC [140 kW], de 10 a 80%, 28 min; autonomia, 279 km

*Dados de fábrica

VEREDICTO

O MG4 é um bom hatch médio, mas com um excesso de potência que sugere uma esportividade que ele não faz questão de explorar.

★★★★

ines249

O porte não é exagerado e o visual remete aos VW

Os 2,73 m de entre-eixos garantem um pouco mais de espaço na traseira e 454 l de capacidade no porta-malas

mais brandos que o Sport na maior parte do tempo, pois o torque surge de forma progressiva. É o que melhor combina com o MG4 como um todo. Em resumo, ele é um bom carro, mas não parece tão especial quanto é.

EM FAMÍLIA A proposta do MGS5 é ser o carro familiar. É um SUV médio elétrico com a mesma fórmula dos conterrâneos BYD Yuan Plus (R$ 235.800), Geely EX5 (R$ 195.990) e Leapmotor B10 (em pré-venda por R$ 172.800), mas custa R$ 219.800 nesta versão Luxury mostrada aqui (ainda existe a Comfort, menos equipada, sem teto panorâmico e pacote ADAS, por R$ 195.800).

Diferentemente do MG4, o MGS5 não comete certos erros. Ele tem teto panorâmico com abertura elétrica, porta-malas elétrico, saídas de ar traseiras e luzes nos para-sóis. É inexplicável, porém, que o hatch tenha retrovisor interno eletrocrômico e o SUV não. E este SUV também deveria ter ajuste elétrico para o banco do carona.

A essa altura você já deve ter percebido que o novo painel do MG4 é o mesmo do MGS5, mas com outras cores. Ambos usam a mesma plataforma. Embora o SUV seja um projeto mais recente, foi lançado em 2024 – o hatch é de 2022. Problemas como a posição da coluna de direção e lentidão da central multimídia são os mesmos. A tradução da interface também não é boa, a ponto de o MG Pilot, o pacote de assistências semiautônomas, ter virado "Piloto MG". O motorista acabará usando muito essa aba nas configurações, pois toda vez que ligar o carro terá que ir até lá desligar o inconveniente alerta sonoro de placa de velocidade, que lê o limite de outras vias.

Os MG têm função one-pedal e ela continua habilitada ao ligar o carro. Outros modos de regeneração não ficam salvos. Um deles é o modo automático, que modera a regeneração em função da velocidade e distância dos carros à frente, o que se vê em elétricos de luxo, que custam mais que o dobro.

O MGS5 já segue a tendência dos faróis divididos, com os leds diurnos na parte de cima. A dianteira não disfarça a origem chinesa, mas a traseira tem algo de VW: parece uma fusão entre os SUVs da Skoda e os da Cupra, que têm estilo menos reto.

As maçanetas convencionais, em vez de embutidas, são muito bem-vindas. O espaço traseiro discretamente maior que o do hatch, também. O SUV é mais modesto na potência. A máquina elétrica tem 205 cv e 35,7 kgfm e é montada no eixo traseiro e sua bateria de 62,1 kWh de NCM (níquel, manganês e cobalto) é a mesma do MG4, mas rende até 351 km (Inmetro). O motor traseiro proporciona uma experiência diferente, porque não há torque for-

ines249

No SUV, o acabamento interno mistura bege com marrom, mas o painel é o mesmo

Ao contrário do hatch, o SUV familiar oferece saídas de ar-condicionado traseiras. As USB dianteiras ficam no apoio de braço

çando a movimentação da direção. O controle de estabilidade intercede bastante para limitar qualquer escapada de traseira, mas na reta o SUV chega aos 100 km/h em 6,3 s, de acordo com as medições oficiais da MG.

O silêncio e a estabilidade em rodovia impressionam, mesmo para um elétrico. O MGS5 também é bastante estável, dá uma aula a vários modelos chineses. Por outro lado, tem uma firmeza que falta ao MG4 para destacar a vocação esportiva. O conforto do hatch em asfalto ruim é que cairia bem ao SUV. Mesmo assim, fica registrado que os MG têm o melhor comportamento de suspensão entre os chineses avaliados por nós até agora.

São carros chineses de nascença. Foram fabricados em Fujian para uma marca britânica com especificação europeia. Só precisam abrasileirar-se, nas configurações, para deixar os erros desta estreia para trás.

Nada de estepe, só kit de reparo

Teto que abre é raridade nos chineses

FICHA TÉCNICA

Preço: R$ 219.800
Motor: elétrico, tras., síncrono, 205 cv, 25,5 kgfm
Bateria: íons de lítio, níquel, cobalto, manganês, 62,1 kWh
Câmbio: autom., 1 marcha, tração traseira
Direção: elétrica
Suspensão: McPherson (diant.), multibraços (tras.)
Freios: disco ventilado nas quatro rodas
Pneus: 225/55 R18
Dimensões: compr., 447,6 cm; larg., 184,9 cm; alt., 163,3 cm; entre-eixos, 273 cm; peso, 1.725 kg; porta-malas, 454 l
Desempenho*: 0 a 100 km/h, 6,3 s; velocidade máxima, 170 km/h
Recarga*: AC (6,6 kW), de 0 a 100%, 9h; DC (140 kW), de 10 a 80%, 28 min; autonomia, 351 km

*Dados de fábrica

VEREDICTO

Há questões a serem resolvidas no pacote de equipamentos para justificar o preço, mas sua dinâmica surpreende.

★★★★

ines249

QUATRO RODAS

DESAFIANTE E DESAFIADO

Desbravador do mercado brasileiro para os hatches elétricos, o BYD Dolphin, que reinou até agora sem ser incomodado pela concorrência, ganha um novo concorrente, o Geely EX2, com chances de lhe tirar o sossego, como se viu na pista de testes

POR **NICOLAS TAVARES** | FOTOS **FERNANDO PIRES**

ines249

QUATRO RODAS

A vida mansa do Dolphin está ameaçada com a chegada do EX2

Nos últimos anos, a presença do carro elétrico se transformou muito no Brasil. Em 2014, quando o BMW i3 foi lançado, por R$ 225.950, na versão elétrica pura (havia uma híbrida de alcance estendido, por R$ 235.950), ele era o único hatch elétrico do mercado e custava quase tanto quanto um sedã de luxo como o BMW 528i M, que saía por R$ 259.950. O cenário mudou com a chegada dos carros chineses, com destaque para o BYD Dolphin, que estreou sem a pretensão de ser premium e abriu caminho para outros lançamentos no segmento. O Dolphin estreou em junho de 2023 por R$ 149.800, na faixa de SUVs compactos nacionais. Entre o i3 e o Dolphin, houve outros modelos como Chery iCar, Jac iEV20, Renault eKwid. E, um mês depois do Dolphin, chegou o GWM Ora 03, com a mesma proposta. Mas nenhum fez tanto sucesso como o BYD, que, agora, ganha um novo rival: o Geely EX2. Para saber quais as chances de o novato incomodar o – já se pode dizer – veterano, levamos os dois para um confronto.

O desafiante foi o carro mais vendido do mercado, no primeiro semestre deste ano, na China, com 387.590 unidades, segundo a China Passenger Car Association (CPCA), bem à frente do Dolphin, com 127.823 unidades. Mas no Brasil as condições são diferentes. O Dolphin é líder e a Geely ainda é desconhecida.

A Geely acredita que pode ter sucesso, apoiando-se em um preço competitivo. Mas não apenas nisso, obviamente, como pudemos constatar neste comparativo.

ines249

A Geely focou em uma carroceria bem arredondada para o EX2

Mesmo sendo externamente mais largo, o EX2 é menor na cabine, compensando o aperto com um porta-malas maior

O EX2 foi desenvolvido sobre a plataforma GEA, Global Intelligent New Energy Architecture, uma arquitetura integrada que reduziu muito seu custo de produção, até mesmo na China, permitindo que fosse posicionado ao mesmo tempo contra o Dolphin Mini e o Dolphin, lá e aqui no Brasil. O pequeno Geely chega pelo preço promocional de R$ 119.990, o mesmo do Dolphin Mini. E sua versão topo de linha sai por R$ 135.100, uma diferença de R$ 14.890 em comparação aos R$ 149.990 cobrados pelo Dolphin. É uma vantagem importante nessa faixa de preço. E não se pode esquecer que foi o preço uma das razões pelas quais o BYD deu tão certo no Brasil.

O custo menor da plataforma permitiu também que o EX2 largue na frente do Dolphin em segurança. Na versão Max, o hatch da Geely vem com piloto automático adaptativo, assistente de permanência em faixa e frenagem automática de emergência, enquanto o BYD não conta com esses itens (pode mudar na versão reestilizada, esperada para 2026 no Brasil).

Esses dois hatches são muito próximos fisicamente. O Geely mede 4,13 m de comprimento, apenas 1 cm mais do que o Dolphin, mas perde em entre-eixos, com 2,65 m, 5 cm menor que o BYD. A maior diferença em tamanho está na largura, com o EX2 medindo 1,80 m, 3 cm a mais em comparação com o Dolphin.

Apesar disso, o Dolphin tem um espaço interno maior na lateral (ombros), vertical (cabeça) e longitudinalmente (pernas), na dianteira. Na traseira, o EX2 é 1 cm mais longo (*veja todas as medidas na Ficha de Teste ao final do comparativo*).

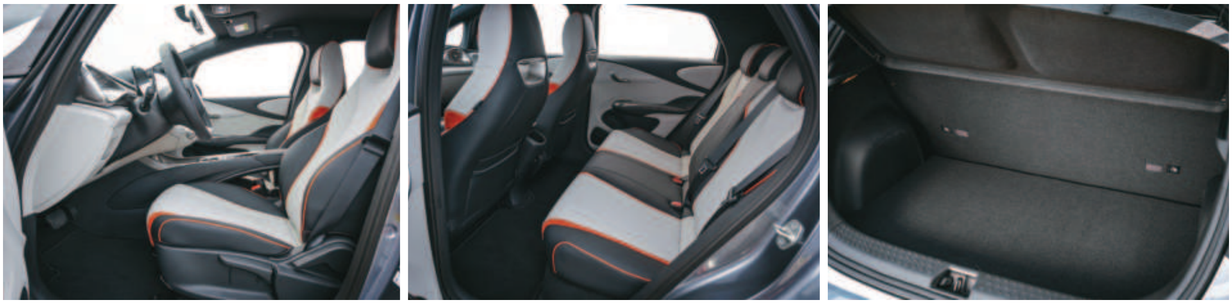
O EX2 contra-ataca com espaço para carga. O seu porta-malas leva 375 litros de bagagem, consideravelmente mais do que os 345 litros do Dolphin. E o Geely oferece um local extra sob o capô (apelidado pela marca de "fronta-malas"), com capacidade para 70 litros. Esta área extra na parte dianteira é uma consequência das escolhas feitas pela Geely, em relação à mecânica do carro. Enquanto o Dolphin tem seu motor posicionado na parte da frente, da mesma forma que em um carro a combustão, o EX2 traz o propulsor no eixo traseiro, liberando espaço na dianteira do hatch.

A tração traseira faz com que o EX2 seja muito diferente dinamica-

ines249

Antes incomum, o design do Dolphin tornou-se mais familiar

O Dolphin tem um espaço melhor para os passageiros, tanto na frente quanto atrás, mas perde no tamanho do porta-malas



mente em comparação ao Dolphin (o BYD se move pelas rodas da frente). Alguns fabricantes têm experimentado essa configuração nos carros elétricos, por melhorar a distribuição de peso e reduzir o esforço sobre as rodas dianteiras, diminuindo o desgaste dos pneus e entregando melhor o torque. E, além desses benefícios, colocar o motor no eixo traseiro dispensa toda a parte mecânica vista em um carro a combustão, como utilizar um eixo cardã.

Em números, a distinção entre os rivais aqui é bem clara. O EX2 traz um motor de 116 cv e 15,3 kgfm, enquanto o Dolphin entrega um de 95 cv e 18,3 kgfm. Apesar do torque menor, o Geely é mais rápido, acelerando de 0 a 100 km/h em 10,2 segundos, 1,2 s mais esperto do que o BYD. Ganha também nos três testes de retomada, sendo 1 s mais rápido no de 60 a 100 km/h. O único quesito em que o EX2 fica para trás é em velocidade, pois é limitado a 140 km/h, enquanto o Dolphin chega a 160 km/h.

O sentimento ao dirigir também é diverso entre um e outro. Ambos entregam aquela aceleração vigorosa nos primeiros 50 km/h por causa do torque instantâneo, mas o jogo muda na dinâmica, a favor do Geely.

Com a tração traseira, a entrega do torque é mais suave, o que permite contornar as curvas com mais precisão, por evitar o esterçamento por torque. E o carro também deixa de puxar para um dos lados durante uma aceleração mais forte. Isso somado ao fato de que as rodas dianteiras do EX2, tendo mais espaço, esterçam até 41°, enquanto as do BYD, variam 34°, a experiência ao volante é mais gratificante. Só faltou para o EX2 ter um volante mais progressivo face ao do Dolphin, que é mais preciso, direto e com peso adequado.

O comportamento do EX2 agrada. Mas isso não implica que o do Dolphin seja ruim. Além do volante mais pronto, o BYD consegue evitar que as rodas destracionem em arrancadas mais bruscas.

Em relação à autonomia, que é um ponto bem disputado, o Dolphin entrega um alcance de 291 km segundo o Inmetro, 2 km a mais do que o EX2, com 289 km. Porém, o Geely é mais eficiente, aproveitando melhor a bateria de 39,4 kWh (o BYD usa um conjunto de 44,5 kWh). Assim, o consumo também é próximo. O

ines249

EX2 marcou 8,6 km/kWh na cidade e 8 km/kWh na estrada, enquanto o Dolphin faz 8,4 km/kWh e 7,6 km/kWh, respectivamente.

Com a Renault envolvida, a Geely conseguiu fazer um bom trabalho de tropicalização, principalmente da suspensão. Por usar um conjunto multibraços na traseira, evita os sacolejos em ruas mais acidentadas, mexendo menos a carroceria. Como o Dolphin usa eixo de torção, o balanço lateral é mais evidente. Muda também o ajuste, com o EX2 aproveitando um pouco do conhecimento da Renault para ser mais firme, enquanto o rival ainda tem aquela calibragem tolerante, de chinês.

O que pode ser um ponto fraco para o Geely é o seu estilo. Seu design tem personalidade, mas ele exibe alguns detalhes que podem agradar chineses, mas por aqui são vistos como ornamentos de gosto duvidoso, como o desenho iluminado de um skyline no painel, do lado do carona.

Os dois elétricos apostam em cabines com poucos botões, mas o EX2 dá um passo extra e desnecessário. Seus únicos comandos estão no console central, com três botões para o ar-condicionado. Ainda assim, o controle do sistema de ar é feito pela multimídia e a temperatura é escolhida por uma barra em vez do número exato. Nisso o Dolphin é mais funcional, com mais botões na área central embaixo da multimídia.

Outro problema do EX2, embora temporário, está na multimídia. A Geely diz que o sistema está pronto para ter Android Auto e Apple CarPlay, mas que a conexão está desativada enquanto a homologação é finalizada e que virão por uma atualização.

No fim do dia, os vícios do EX2 são compensados pelas virtudes e ele vence este comparativo. Contra a boa reputação do BYD no mercado, o Geely pode evocar o atendimento pós-venda, que fica a cargo da experiência da Renault do Brasil.

O minimalismo é quase extremo no EX2

A multimídia de 14,6" funciona bem, mas está sem Android Auto e Apple CarPlay

A cabine do BYD é mais funcional e traz mais botões de operação

Depois de várias atualizações, a multimídia de 12,8" do Dolphin melhorou muito

ines249

Parece menor do que realmente é, medindo 4,13 m

O “fronta-malas” tem espaço para uma bolsa grande ou para levar o carregador portátil para emergências

Motor dianteiro, não sobrou espaço para bagagem

Além das portas USB e USB-C, o Dolphin ainda tem uma tomada de 12 V e até uma entrada para cartão SD

TESTE QUATRO RODAS

ACELERAÇÃO	**GEELY EX2**	**BYD DOLPHIN**
0 a 100 km/h	**10,2 s**	**11,4 s**
0 a 1.000 m	**33,4 s - 137,26 km/h**	**33,1 s - 156,8 km/h**
VELOCIDADE MÁXIMA	**140 km/h**	**160 km/h**
RETOMADAS		
D 40 a 80 km/h	**3,9 s**	**4,5 s**
D 60 a 100 km/h	**5,4 s**	**6,4 s**
D 80 a 120 km/h	**7,2 s**	**8,5 s**
FRENAGENS		
60/80/120 km/h a 0	**14,8/26,2/61,4 m**	**14,3/26,1/65,7 m**
CONSUMO		
Urbano	**8,6 km/kWh**	**8,4 km/kWh**
Rodoviário	**8,0 km/kWh**	**7,6 km/kWh**
RUÍDO INTERNO		
Neutro/RPM máx.	**L.0/L.0 dBA**	**L.0/– dBA**
80/120 km/h	**63,5/69,8 dBA**	**60,3/72,6 dBA**
AFERIÇÃO		
Velocidade real a 100 km/h	**98 km/h**	**97 km/h**
Rotação do motor a 100 km/h em 5ª marcha	**n/a**	**n/a**
Volante	**2,7 voltas**	**2,7 voltas**
SEU BOLSO		
Preço	**R$ 135.100**	**R$ 149.990**
Concessionárias	**18**	**201**
Revisões até 50.000 km	**R$ 995**	**R$ 1.460**

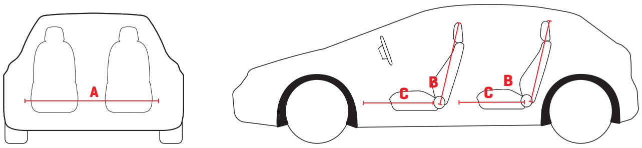
CONDIÇÕES DE TESTE: alt. 660 m; temp., 29/31 °C; umid. relat., 44/67,5%; press., 1.012,5/1.033 mmHg

FICHA TÉCNICA

GEELY EX2 – Motor: elétrico, traseiro, 116 cv, 15,3 kgfm **Bateria:** íons de lítio, 39,4 kWh, 289 km de autonomia **Recarga:** 30 a 80% em 6,5h a 6,6 kW, 21 min a 70 kW **Câmbio:** aut., 1 marcha, tração traseira **Direção:** elétrica **Suspensão:** McPherson (diant.), multibraços (tras.) **Freios:** disco ventilado nas quatro rodas **Pneus:** 205/60 R16 **Peso:** 1.300 kg **Dimensões:** comprimento, 413,5 cm; largura, 180,5 cm; altura, 158 cm; entre-eixos, 265 cm; porta-malas, 375 litros; frunk, 70 l

BYD DOLPHIN – Motor: elétrico, dianteiro, 95 cv, 18,4 kgfm **Bateria:** íons de lítio, 44,5 kWh, 291 km de autonomia **Recarga:** 30 a 80% em 7h a 3,3 kW, 3,5h a 7 kW, 25 min a 60 kW **Câmbio:** 1 marcha, tração dianteira **Direção:** elétrica **Suspensão:** McPherson (diant.), eixo de torção (tras.) **Freios:** disco ventilado (diant.), disco sólido (tras.) **Pneus:** 195/60 R16 **Peso:** 1.405 kg **Dimensões:** comprimento 412,5 cm; largura, 177 cm; altura, 157 cm; entre-eixos, 270 cm; porta-malas, 345 litros

ERGONOMIA



EX2 – A: 150,5 cm (d.) / 144 cm (t.) **B:** 96,5 cm (d.) / 90 cm (t.) **C:** 98 cm (d.) / 101 cm (t.)
DOLPHIN – A: 155 cm (d.) / 146 cm (t.) **B:** 97 cm (d.) / 92 cm (t.) **C:** 100 cm (d.) / 100 cm (t)

VEREDICTO

Novato no mercado, o EX2 entrega uma boa combinação de prazer ao dirigir, economia, equipamentos e um preço mais baixo do que o rival. O Dolphin é um bom carro e ganhou a confiança dos brasileiros, mas agora encontrou o primeiro concorrente que pode dar dor de cabeça e afetar as vendas.

Geely ★★★★ **Dolphin** ★★★⯪

ines249

QUATRO RODAS

FAIXA PRETA

O Mustang Dark Horse é equipado com a versão mais potente já feita do motor V8 5.0 Coyote; junto a outras alterações, o muscle sobrevivente sobe de nível, encara pistas e mira no Porsche 911

POR **GUILHERME FONTANA** | FOTOS **FERNANDO PIRES**

ines249

Mais potente, invocada e cara, a versão Dark Horse substitui a GT

O fim dos rivais Chevrolet Camaro e Dodge Challenger poderia ter deixado o Ford Mustang acomodado. Porém, o muscle sobrevivente tem aproveitado a "solidão" para mostrar ainda mais força – no sentido literal. Prova disso é a inédita versão Dark Horse, com o motor V8 5.0 Coyote mais potente já produzido em série na história, que dá ao modelo desempenho de segmentos superiores. Ele chega ao Brasil por R$ 649.000 – R$ 100.000 a mais em relação ao GT, que deixa de ser vendido.

As diferenças do Mustang Dark Horse começam na aparência, com para-choques exclusivos. No dianteiro, a faixa central é sempre escurecida para dar um olhar "mal-humorado", e a parte inferior tem novas aberturas. Na traseira, a parte inferior guarda as maiores mudanças, que incluem um extrator de ar na porção central, abaixo da luz de ré. O aerofólio também é novo, bem como o grafismo das faixas no capô. Mas, caso você não identifique essas mudanças, uma novidade bem menor denunciará que se trata de um Dark Horse: a traseira e as laterais recebem o inédito logotipo com o cavalo em posição frontal. Para fazer jus ao posicionamento agressivo, o cavalo, com olhos brancos, parece intimidar quem o observa. As bordas remetem a ferraduras, e traços laterais dão ideia de movimento.

ines249

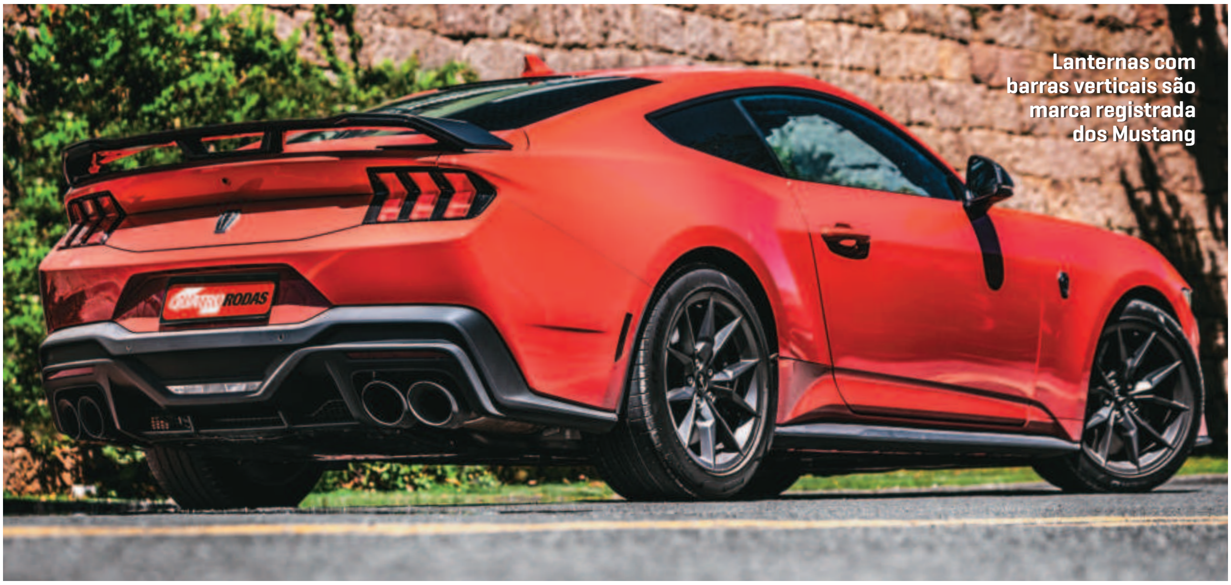
O interior do Dark Horse também tem suas exclusividades, como o logotipo do volante (onde permanece o cavalo em movimento, de perfil) em preto, além de costuras azuis nos bancos e no volante. Uma plaqueta no painel, à frente do passageiro, mostra o número de cada unidade, embora o modelo não seja limitado. Ficam o quadro de instrumentos de 12,4", com diversas apresentações diferentes e riqueza de informações, a multimídia de 13,2", com Android Auto e Apple CarPlay sem fio, e o freio de estacionamento eletrônico por alavanca – solução para que seja possível realizar drift. A lista de equipamentos inclui faróis full-led com facho alto automático, sensores de estacionamento e câmera traseiros, luz ambiente, bancos dianteiros com ventilação e aquecimento, volante com aquecimento, ar-condicionado digital bizona e sistema de som premium Bang & Olufsen com 11 alto-falantes e subwoofer. No campo da segurança, há sete airbags, alerta de colisão frontal, frenagem automática de emergência, assistente de permanência em faixa, alertas de pontos cegos, piloto automático adaptativo e monitoramento de pressão dos pneus.

Bancos são encorpados e confortáveis

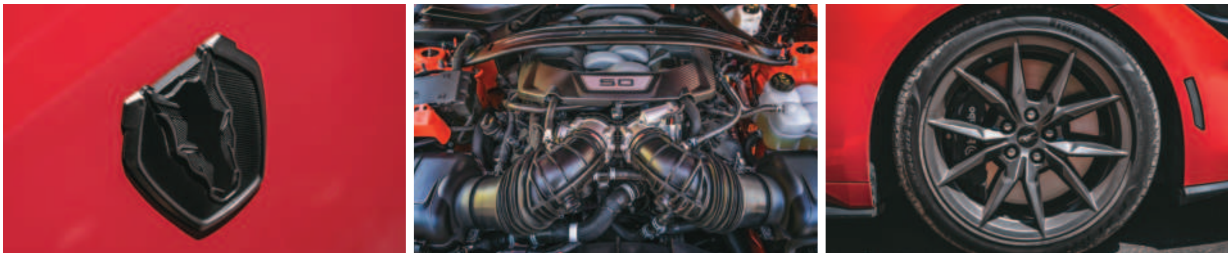
Espaço traseiro é quase que figurativo

Porta-malas de 382 litros surpreende

CAVALO BRAVO As exclusividades do Dark Horse, porém, passam longe de ser apenas perfumaria. Ele é equipado com o motor V8 5.0 aspirado Coyote mais potente já produzido em série na história. São 507 cv de potência e 57,8 kgfm, ou seja, 19 cv e 0,3 kgfm a mais do que no GT Performance vendido até então – o torque vem mais cedo, a 4.900 rpm, contra os 5.000 rpm do antigo. Nos nossos testes, o Mustang Dark Horse foi de 0 a 100 km/h em 4,9 segundos. Na comparação, o antigo Mustang GT Performance levou 5 segundos para a mesma prova. Também



Lanternas com barras verticais são marca registrada dos Mustang



Inédito cavalo em posição frontal "intimida", assim como o motor de 507 cv; discos dos freios dianteiros são semiflutuantes

ines249

Grandes telas, freio eletrônico para drift e câmbio "retrô" mesclam eras do muscle

houve considerável melhora nos tempos de retomadas. Além de números, ele mostra na prática que está diferente. As acelerações são ainda mais empolgantes, com um ronco ainda mais alto e rasgado, e a dinâmica mostra-se mais afiada, especialmente nas pistas – que, historicamente, não são o habitat natural dos muscle cars. É possível encarar circuitos fechados com mais "facilidade", embora seja bom lembrar que ele ainda é um V8 de tração traseira com tendência a sair de traseira caso o pedal do acelerador receba uma pressão maior do que deveria nas curvas. Enquanto o motor dá mais fôlego, direção e suspensão garantem uma condução mais direta, com a possibilidade de fazer curvas com mais acertos. Nas ruas, a suspensão é firme, mas não impossível de se usar no dia a dia (é mais confortável, por exemplo, do que um Honda Civic Type R). Isso vale ainda para a altura em relação ao solo, maior do que se espera, e para a dirigibilidade, que pode ser amigável. Parte do comportamento também dependerá do modo de condução escolhido, entre Normal, Escorregadio, Esportivo, Pista, Pista Drag e Personalizado. Há ainda três modos de ajustes de direção, quatro de suspensão e quatro para o escape.

Tudo isso acontece por mudanças profundas. O motor ganha nova calibração, além de biela e virabrequim do GT500; o câmbio automático de dez marchas é o mesmo, mas recalibrado; o escape tem menos perfurações no ressonador e menor volume de expansão efetiva, prometendo (e entregando) um ronco mais alto. Para a dinâmica, ele adota um diferencial traseiro torsen com sistema de arrefecimento, suspensão adaptativa com calibração exclusiva, molas dianteiras, coxins e buchas mais rígidos, bem como barra estabilizadora traseira sólida. A direção promete (e também cumpre) estar mais responsiva e direta. Por fim, os freios são Brembo com disco dianteiro semiflutuante.

Pouco deve importar o consumo de um Mustang Dark Horse ao seu proprietário. Porém, as visitas aos postos de combustível serão frequentes: em nossos testes, as médias foram de 6,1 km/l na cidade e 9,8 km/l na estrada.

Cada vez mais afiado e versátil, o Mustang não quer que seus concorrentes façam falta, e prova isso com a versão Dark Horse. É, sem dúvidas, o mais empolgante já feito para os domadores de plantão.

TESTE QUATRO RODAS

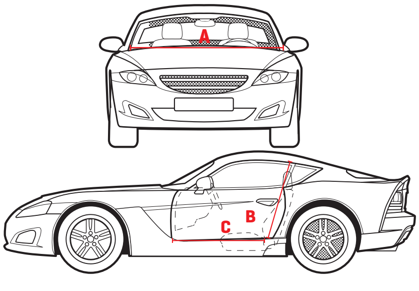
ACELERAÇÃO	
0 a 100 km/h	**4,9 s**
0 a 1.000 m	**23,1 s - 236,5 km/h**
VELOCIDADE MÁXIMA	-
RETOMADAS	
D 40 a 80 km/h	**2,1 s**
D 60 a 100 km/h	**2,7 s**
D 80 a 120 km/h	**3 s**
FRENAGENS	
60/80/120 km/h a 0	**12,5/21,9/48,4 m**
CONSUMO	
Urbano	**6,1 km/l**
Rodoviário	**9,8 km/l**
RUÍDO INTERNO	
Neutro/RPM máx.	**50,7/75,8 dBA**
80/120 km/h	**66,7/71,7 dBA**
AFERIÇÃO	
Velocidade real a 100 km/h	**97 km/h**
Rotação do motor a 100 km/h	**1.700 rpm**
Volante	**2 voltas**
SEU BOLSO	
Preço básico	**R$ 649.000**
Garantia	**3 anos**

CONDIÇÕES DE TESTE: alt. 660 m; temp., 19,5 °C; umid. relat., 62%; press., 768 kPa. Realizado no ZF Campo de Provas

FICHA TÉCNICA

Motor: dianteiro, transversal, 8 cilindros em V, 32V, 5.037 cm³, 507 cv a 7.250 rpm, 57,8 kgfm a 4.900 rpm **Câmbio:** automático, 10 marchas, tração traseira **Suspensão:** McPherson (dianteira), multilink (traseira) **Freios:** disco ventilado (dianteiro e traseiro) **Direção:** elétrica **Rodas e pneus:** liga leve, 255/40 R19 (diant.), 275/40 R19 (tras.) **Dimensões:** comprimento, 482,1 cm; altura, 140,3 cm; largura, 208 cm; entre-eixos, 271,9 cm; porta-malas, 382 litros; tanque, 60 litros; peso, 1.832 kg

ERGONOMIA



A: 158 cm (diant.) / 147 cm (tras.) **B:** 95 cm (diant.) / 82 cm (tras.) **C:** 101 cm (diant.) / 90 cm (tras.)

VEREDICTO

O Mustang Dark Horse prova que os muscle cars ainda podem (e devem) existir. É o Mustang mais potente já feito, mas também pode ser o mais versátil.

★★★★⯪

ines249

QUATRO RODAS

001 FR arranca sem dó dos pneus aro 22"

Acredite: foi sem querer que o Zeekr 001 FR levantou uma densa nuvem de fumaça em nossa pista – pelo menos na primeira vez. Este carro elétrico de 1.265 cv é a maior demonstração de força entre todas as marcas do Grupo Geely (que inlcui Lotus e Volvo, por exemplo) atualmente. Mas o susto é efeito do chamado Modo Räikkönen, legado do piloto finlandês Kimi Räikkönen, campeão de Fórmula 1 de 2007 e consultor-chefe da Zeekr.

Eu já tinha tido um primeiro contato com o 001 FR havia um ano e meio no Autódromo de Ningbo, em Zhejiang, na China. Na ocasião, porém, a experiência foi limitada pelo calor de quase 40 °C, que aqueceu o sistema elétrico do carro, que, por sua vez, ficou com seu ímpeto limitado. É algo ao qual qualquer carro elétrico está sujeito até mesmo nas recargas rápidas.

O perfil objetivo e determinado do piloto-consultor parece ter se resumido neste modo de condução especial, que é habilitado em uma aplicação dedicada às funções de alto desempenho. É onde o motorista pode monitorar seus tempos de volta e outros dados da telemetria. O modo Räikkönen só é habilitado com a carga da bateria acima de 50%, porque ele aumenta o consumo de energia; e os sistemas do carro em temperatura ideal de funcionamento. Ele odeia calor, o que, com o perdão do trocadilho, remete ao apelido de seu idealizador, conhecido nas pistas como "homem de gelo".

ines249

RODAS, PRA QUE TE QUERO

Com 1.265 cv, 130,5 kgfm e um 0 a 100 km/h cumprido em 2,7 s, o 001 FR tem tudo de um supercarro, mas é um crossover potente – e rápido

POR **HENRIQUE RODRIGUEZ** | FOTOS **FERNANDO PIRES**

O que eu realmente não esperava era que o controle de estabilidade se fingiria de morto com o uso do dispositivo de largada. Fiz minha contagem regressiva mental pressionando os pedais e, quando soltei o freio, as quatro rodas giraram, os pneus viraram fumaça em silêncio e o carro permaneceu estático por alguns segundos, até sair do lugar. Pode ter sido emocionante do lado de fora, mas, no posto de piloto, eu só tive plena noção do que estava acontecendo quando vi a fumaça.

Mais que uma demonstração de força, essa experiência em nossa pista de testes é efeito do sistema de vetorização de torque e do controle fino que tem sobre os quatro motores deste crossover com potência de supercarro. Os dois motores dianteiros geram 211 cv cada, enquanto os dois traseiros entregam 421,5 cv cada um. São 843 cv só na traseira e 130,5 kgfm no total.

A lógica por trás da vetorização de torque está em controlar qualquer tendência que possa fazer o carro mudar de direção, ou mesmo usar isso a favor para facilitar o controle dos seus 2.350 kg. Esse efeito é bem perceptível nas saídas de curva, quando os motores do lado externo da curva empurram o carro para dentro, permitindo ganhar velocidade mais rápido após a tangente. Em modos mais conservadores, o 001 FR não respeita o acelerador nessa hora e só reage com o volante reto.

Esta versão superpoderosa do Zeekr 001 tem suspensão pneumática e amortecedores magnetorreativos

ines249

como as versões vendidas no Brasil, com 544 cv e que custam a partir de R$ 495.000. Mais do que conforto, o sistema compensa os movimentos da carroceria, mesmo em acelerações. O "salto" da dianteira nas acelerações é bem controlado, também.

Se você está se questionando sobre o significado da sigla "FR", seria melhor ficar sem saber. Mas sou obrigado a contar: "Future Roads", ou "estradas do futuro" em tradução literal. Só isso. O significado extraoficial, "For Rich" ("para ricos") é muito mais legal. Na China, este é um carro caro e bastante exclusivo, porque só tem 99 unidades fabricadas por mês.

Com tudo sob controle, a promessa da Zeekr era que o 001 FR seria capaz de acelerar de 0 a 100 km/h em 2 s – mais baixo que os 2,3 s divulgados anteriormente. O que registramos em nossa pista, porém, foram 2,7 s. Todas as retomadas foram abaixo de 1,3 s, mas a grande surpresa foi completar os 1.000 m de aceleração a mais de 274 km/h. Para um carro elétrico sem marchas é um feito e tanto. Este que é, agora, o carro mais potente testado por QUATRO RODAS.

A combinação dos discos de freio cerâmicos da Brembo com pinças da AP Racing (com dez pistões na frente e quatro atrás) foi providencial. O 001 FR estancou mais cedo que carros compactos com cerca de 1.200 kg e disco nas quatro rodas.

Quem não tem descanso nesses momentos extremos é a bateria LFP com capacidade de 100 kWh, que é consumida a olhos vistos tal e qual acontece com o indicador de combustível de um V8 em plena aceleração.

A missão deste Zeekr 001 FR no Brasil é, realmente, aparecer. A marca não confirma a importação do 001 FR, mas intenção existe: QUATRO RODAS noticiou, há alguns meses, que a Zeekr estava prospectando interessados no carro e houve brasileiros dispostos a pagar algo ao redor de R$ 1,5 milhão por um exemplar.

É uma exclusividade discreta, porque os elementos aerodinâmicos de fibra de carbono, que aparecem em para-choques, retrovisores e saias laterais, além de estar em todo o teto (é a única versão sem teto de vidro), não se destacam tanto quanto a enorme asa traseira. Por outro lado, o vermelho sangue predomina na cabine, muito sem sentido. A dúvida é se um crossover de 5 m de comprimento e 2 m de largura com rodas aro 22" com 1.250 cv realmente precisa fazer sentido. Mas nada feito neste carro parece ter sido sem querer, até porque uma versão de 2.000 cv está em desenvolvimento.

Faróis divididos, maçanetas embutidas e o pequeno porta-malas dianteiro são conhecidos das outras versões do 001

Versão FR tem asa traseira, extrator e saias de fibra de carbono

ZEEKR
001FR
QUATRO RODAS

ines249

O tom vermelho sangue se destaca (até demais) na cabine do 001 FR

Quadro de instrumentos exibe menos informações, no modo Räikkönen

Revestimento de microfibra que parece suede está em toda parte, exceto no volante

Seletor de marcha ganha moldura vermelha. Atrás, há uma tela no console

As rodas de 22" são mais largas na traseira e emulam um sistema de cubo rápido. Discos cerâmicos são Brembo e as pinças e pastilhas, da AP Racing

TESTE QUATRO RODAS

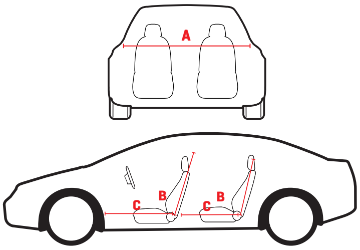
ACELERAÇÃO	
0 a 100 km/h	**2,7 s**
0 a 1.000 m	**18,2 s / 274,2 km/h**
VELOCIDADE MÁXIMA	**n/d**
RETOMADAS	
D 40 a 80 km/h	**1,2 s**
D 60 a 100 km/h	**1,1 s**
D 80 a 120 km/h	**1,3 s**
FRENAGENS	
60/80/120 km/h a 0	**13,8/24,3/54,1 m**
CONSUMO	
Urbano	**3,1 km/kWh**
Rodoviário	**3 km/kWh**
RUÍDO INTERNO	
Neutro/RPM máx.	**33,5/ - dBA**
80/120 km/h	**61,7/68 dBA**
AFERIÇÃO	
Velocidade real a 100 km/h	**98 km/h**
Rotação do motor a 100 km/h	**-**
Volante	**2 voltas**

CONDIÇÕES DE TESTE: alt. 660 m; temp., 18 °C; umid. relat., 66%; press., 768 mmHg. Realizado no ZF Campo de Provas

FICHA TÉCNICA

Motor: elétrico, sincr., 2 diant. com 211 cv cada e 2 tras. com 421,5 cv cada; 1.265 cv e 130,5 kgfm (força total combinada) **Baterias:** 100 kWh, recarga: 15 min (DC, 20 a 80% a 300 kW), 4h30 (AC, 22 kW) **Câmbio:** aut. 1 marcha, 4x4 **Suspensão:** eletropneumática, duplo A (diant.), integralink (tras.) **Freios:** disco ventilado **Direção:** elétrica **Pneus:** 265/40 R22 (diant.), 295/40 R22 (tras.) **Dimensões:** compr. 495,5 cm; larg., 199,9 cm; alt., 156 cm; entre-eixos, 299,9 cm; peso, 2.350 kg; porta-malas, 539 l

ERGONOMIA



A: 165 cm (diant.) / 157 cm (tras.) **B:** 93 cm (diant.) / 94 cm (tras.) **C:** 101 cm (diant.) / 108 cm (tras.)

VEREDICTO

Fabricantes chinesas vivem um momento de demonstração de força e capacidade técnica. Em vez de ter escolhido um Lotus, a Geely optou pelo Zeekr para mostrar do que é capaz.

★★★★

ines249

IMPRESSÕES AO DIRIGIR | **KIA EV4 LONG RANGE**

UM HATCH ENTRE OS SUVS

Depois dos crossovers elétricos mais caros (EV9, EV6 e EV5), a Kia começa a investir nos segmentos mais acessíveis. Andamos no EV4, hatchback com a maior autonomia em sua classe - POR **JOAQUIM OLIVEIRA**

Na indústria automotiva há modelos que chegam como "seguidores", pouco acrescentando ao que existe. Mas há outros que fazem com que o design evolua, em alguns casos criando tendências. O Soul teve esse efeito na Kia, tirando-a do obscurantismo do seu design e permitindo que a marca sul-coreana pudesse figurar com um carro "cool" no cesto de compras de uma geração mais jovem.

A hora de o Soul mudar chegou, mas, em vez de recriá-lo, a Kia optou por colocar em seu lugar o EV3, o caçula da nova família de modelos elétricos da marca. A nomenclatura começa no 9 e terminará no 1 (o sucessor do recém-renovado, mas em claro fim de carreira Picanto).

No meio dessa escala, surge o EV4, um rebelde que, embora compartilhe plataforma, interior e motorizações com o EV3, decidiu que seria um hatchback. Na Europa, ele concorre na faixa do Opel Astra Electric e Peugeot e-308. Será o primeiro Kia elétrico a ser feito na Europa, na Eslováquia (o EV3 é feito na Coreia do Sul).

Inicialmente, estará disponível com tração dianteira e baterias de íons de lítio de 58,3 e 81,4 kWh, com química de níquel-manganês-cobalto (NMC). A bateria menor promete autonomia média de 440 quilômetros; a maior, de 625 quilômetros, o que passa a ser um valor de referência neste segmento de mercado.

A primeira vendida a 37.590 euros (R$ 232.180) e a segunda, mostrada aqui, a 43.240 euros (R$ 267.078). A potência é sempre de 204 cv e o torque de 28,9 kgfm. Em alguns meses, a gama será ampliada com duas opções de tração integral. Uma com 265 cv/39,2 kgfm e outra (GT) com 292 cv/47,7 kgfm. O GT deverá disparar até os 100 km/h em menos de 6 s.

FOTOS DIVULGAÇÃO

ines249

Este é o primeiro modelo elétrico da Kia produzido na Europa

Ao contrário do EV6 e EV9, dotados de sistema elétrico de 800 volts, que permitem carregamento mais rápido, este EV4 utiliza plataforma e-GMP alimentada por 400 volts.

Mas, tal como nos Kia elétricos mais evoluídos, o EV4 admite cargas bidirecionais, ou seja, consegue também gerar força para dispositivos externos como computadores, churrasqueiras elétricas, secadores etc. Pode também alimentar uma casa numa eventual falta de eletricidade ou injetar energia na rede pública.

Ao volante, destaca-se a vasta extensão de telas, composta por duas de 12,3” nas extremidades (a da esquerda é a instrumentação; a da direita, a do infoentretenimento) e uma de 5” no centro (parcialmente tapada pelo aro do volante), para algumas definições da climatização.

A tampa do porta-luvas não veda bem a abertura e não tem nenhum revestimento macio, mas dispõe de descida suave. A maioria dos materiais de acabamento é de toque duro. A Kia tem orgulho pelo fato de empregar na maioria dos revestimentos, incluindo bancos, materiais sustentáveis e recicláveis. A qualidade da montagem inspira confiança.

Alguns equipamentos são pouco comuns em modelos deste segmento, como o head-up display, o aquecimento/ventilação dos bancos dianteiros e o acionamento das câmeras traseiras quando ligamos os piscas.

Entre os bancos dianteiros, há um amplo compartimento aberto e pontos para carregamento de dispositivos móveis, bandeja de carga de celular por indução etc. Fora de série é o conforto proporcionado pelo encosto dos bancos dianteiros, útil especialmente em acelerações rápidas, como ocorre nos modelos elétricos.

As portas traseiras com abertura

ines249

Seu design incomum deve criar tendência

de quase 90 graus facilitam o acesso. Aqui, espaço não falta e um passageiro de 1,80 metro senta-se atrás sem aperto. Sobram ainda quatro dedos entre a cabeça e o teto, e 13 entre os joelhos e o encosto do banco dianteiro (onde há bolsas com acabamento de qualidade inferior).

O piso plano na traseira favorece principalmente o passageiro central, e há saídas de ventilação (sem possibilidade de regulagem).

O porta-malas para 435 litros é o maior da categoria, já que o Peugeot e-308 e o Opel Astra Electric não chegam aos 400 l. Estranhamente, não existe frunk (bagageiro sob o capô dianteiro), ao contrário do EV3. Nesse caso, mesmo sendo pequeno (25 l), é útil para guardar os cabos de carregamento da bateria.

Logo nos primeiros quilômetros percebe-se que o EV4 consegue acelerações muito ágeis (7,7 s de 0 a 100 km/h). A velocidade máxima é limitada a 170 km/h. Elogios devem ser feitos ao isolamento acústico, notável para um carro deste segmento, já que se ouve pouco do ruído exterior (graças aos vidros dianteiros duplos) ou do motor (o capô também tem material de insonorização).

Há quatro modos de condução, Eco, Normal, Sport e Snow, a que se junta um programa individual (My Mode), que permite configurar os dois parâmetros que interferem na dinâmica (resposta do motor e da direção). Quando alternamos os modos (por meio de um botão no volante), a variação na resposta do motor se modifica de maneira facilmente perceptível, o que é muito menos óbvio no caso da direção.

A direção, aliás, é leve e artificial em qualquer opção, com uma sutil variação entre o programa Normal (mais leve, indicado para cidade) e Sport (estrada). Talvez, se houvesse uma terceira opção, se conseguiria um resultado melhor. A escolha mais acertada de rodas recai sobre as de 17", porque, com elas, a suspensão (independente nas quatro rodas) consegue assimilar melhor os impactos mais fortes (buracos ou elevações maiores). As opcionais de 19", por sua vez, transmitem as batidas (que o motorista chega a sentir nos braços) e o barulho condizente.

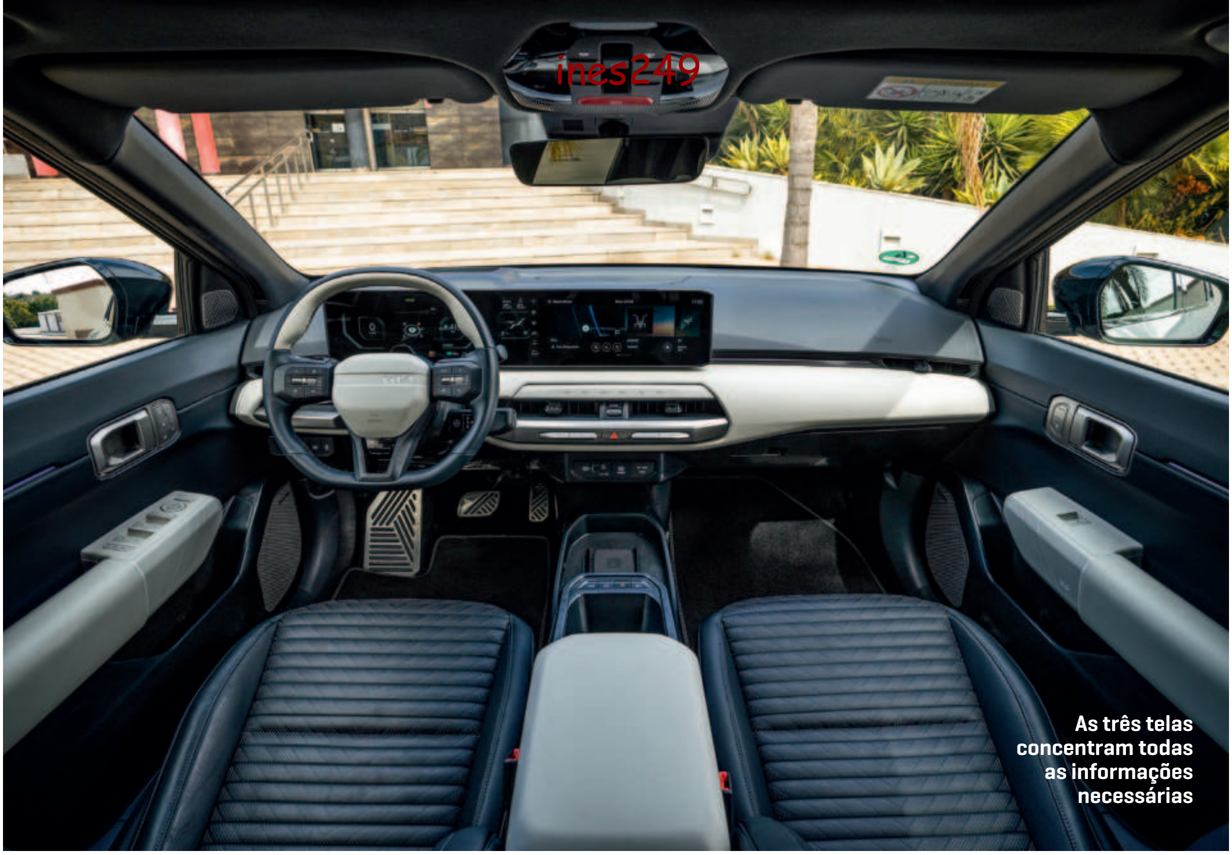
Sobre pavimentação ondulada notam-se movimentos verticais excessivos, apesar do centro de gravidade 2 centímetros mais baixo do que o do EV3. Mesmo em pisos secos podem ocorrer falhas momentâneas na tração, o que é comum em elétricos de tração dianteira, dada a entrega imediata da totalidade do torque (no caso, 28,8 kgfm). O controle de tração/estabilidade atua para corrigir o problema, mas o corte de entrega de potência gera perda de eficiência.

O pedal de freio agrada por não ser preguiçoso (algo que ainda acontece em muitos carros elétricos) e é positivo o fato de ser possível ajustar os níveis de intensidade de desaceleração regenerativa com as borboletas atrás do volante. A da direita diminui, a da esquerda aumenta (de 0 a 3). Também é possível ativar o modo i-pedal (acionando a borboleta esquerda durante 1 segundo). Neste caso, muito útil em condução urbana, é possível dirigir sem usar o pedal de freio em 90% das situações de tráfego.

A Kia já vende no Brasil o EV9 e o EV5, e informa que o EV3 será lançado no ano que vem, ainda sem previsão de data. Quanto ao EV4, não há previsão para o país. QR

FOTOS DIVULGAÇÃO

ines249



As três telas concentram todas as informações necessárias

O espaço interno é amplo e acomoda bem a todos, do motorista ao passageiro da posição central, na traseira

As rodas de 17 polegadas são as mais recomendáveis para quem prioriza o conforto a bordo. Faróis e lanternas são full-led

FICHA TÉCNICA

Preço: 43.240 euros (R$ 267.078) **Motor:** elétrico, diant., síncrono de ímãs permanentes, 204 cv, 28,9 kgfm **Bateria:** íons de lítio, níquel-manganês-cobalto, 81,4 kWh **Câmbio:** autom., 1 marcha, tração dianteira **Direção:** elétrica, 2,7 voltas **Suspensão:** McPherson (diant.), multibraços (tras.) **Freios:** disco ventilado (diant.), disco sólido (tras.) **Pneus:** 215/60 R17 **Dimensões:** comprimento, 433 cm; largura 186 cm; altura, 148,5 cm; entre-eixos, 282 cm; peso, 1.912 kg; porta-malas, 435 l **Desempenho*:** 0 a 100 km/h, 7,7 s; veloc. máx., 170 km/h **Recarga*:** AC (11 kW), de 0 a 100%, 7h15m; DC (128 kW), de 10 a 80%, 31 min; autonomia, 625 km

*Dados de fábrica

VEREDICTO

Pena que a Kia não tem planos de vender esse hatch cheio de estilo e tecnologia no Brasil.

★★★★

ines249

Esta é a última variação do Chiron, lançado em 2016

ines249

O MELHOR FICOU PARA O FINAL

Enquanto os clientes aguardam a chegada do Tourbillon, o Chiron se despede na pele do Mistral

POR **THOMAS GEIGER / PRESS-INFORM** | FOTOS **DIVULGAÇÃO**

O mistral é um vento forte e frio que sopra entre o sul da França, as Ilhas Baleares e a Córsega, mas felizmente não há vestígios dessa forte brisa nos arredores da pacata Molsheim, no leste da França, onde tivemos a rara oportunidade de guiar a última edição do Bugatti Chiron.

A Bugatti é sempre sinônimo de superlativos. Não há um único modelo da marca sediada na fronteira com a Alemanha que não ostente pelo menos um recorde, tradição que remonta a mais de 100 anos, quando Ettore Bugatti construiu os seus primeiros carros.

Sob a égide do italiano Romano Artioli, o fabricante artesanal renasceu na década de 1990, mas o atual impulso começou desde que o Grupo Volkswagen adquiriu as operações na virada do milênio e lançou o Veyron. Agora que a era de Wolfsburg chegou ao fim – e com a Bugatti passando para o controle do croata Mate Rimac, CEO da Bugatti Rimac –, o Mistral se despede com alguns recordes.

É sempre com um sentimento de solenidade que nos aproximamos de um veículo com o logotipo da Bugatti estampado na grade em forma de ferradura, e com o motor W16 montado na traseira (que estreou no Veyron em 2005, e que agora sai de cena).

No Chiron ele se encarregou de alcançar performances únicas ao longo de 20 anos de sensações inebriantes, quase sempre vividas na faixa da esquerda das autoestradas. Os 1.600 cv de potência e os 1.600 Nm de torque (equivalentes a 163,1 kgfm) desta obra-prima da engenharia são incomparáveis, tal como os números que ela produz: 380 km/h em modo normal ou até 420 km/h depois de sorver o Santo Graal (leia-se, quando se aciona a segunda chave). A propósito, na pista de testes da Bugatti no final do ano passado, o piloto de fábrica Andy Wallace atingiu 453,9 km/h, estabelecendo um novo recorde mundial. Nenhum outro roadster é tão rápido como o Mistral.

Nessa nossa experiência ao volante, não chegamos a tanto. Isso porque não estamos em pista de alta velocidade, mas em estradas rurais da Alsácia, na França. A situação sugere moderação no tratamento dado ao

ines249

O Mistral terá apenas 99 unidades produzidas

ines249

Piloto da fábrica estabeleceu o recorde de 453,9 km/h

Para os dias de chuva, Mistral possui uma capota

acelerador, mas não significa que não haja espaço para adrenalina na cabine de dois lugares. Longe disso.

Embora o Mistral seja tão fácil de guiar como, digamos, um Mini Cooper, é importante ter em mente que o emblemático número 1600 está presente na potência e no torque. Isso faz com que apenas o cheiro da sola do sapato seja capaz de projetar o superesportivo acima das velocidades legais, mesmo sob o comando do mais comportado motorista.

É verdade que muitos de nós já nos habituamos à entrega explosiva de torque dos carros elétricos, mas o W16 é de um calibre completamente diferente. E se é certo que os rotores magnéticos nos atingem como um raio que parece saído do nada, no Mistral a aceleração instigada pelo kickdown se parece com um martelo acertando o estômago com um rugido retumbante – catapultando o motorista para outro mundo. Em 2,4 segundos, você está a 100 km/h; em 12,1 s, a 300 km/h.

Por mais que o Mistral desafie os limites da física com facilidade, ele se transforma num carro quase como qualquer outro "mortal" quando a meteorologia se impõe. Quando chove, o motorista é aconselhado a não ir além de 160 km/h, e tudo se torna, de repente, menos estratosférico.

Não que o proprietário de um Mistral não possa viver com isso: em caso de chuva rápida, é possível instalar a capota e relaxar um pouco em velocidades de cruzeiro. Isso porque não é apenas a velocidade que torna este

ines249

No acabamento: couro, alumínio e fibra de carbono azul exposta

roadster tão atraente. É muito mais o modo como o Mistral consegue isso, a forma como o motor praticamente explode de potência e nos projeta para o horizonte. E, acima de tudo, o som.

O motor borbulha enquanto puxa o ar (até 70.000 litros/minuto) através dos coletores esculpidos em fibra de carbono diretamente atrás dos encostos de cabeça. E responde com uma fanfarra estridente que quase leva a perder a audição e outros sentidos. Primeiro, com dois turbos, e, a partir de 3.000 rpm, com as quatro turbinas.

Os primeiros zumbidos arrepiam mesmo os mais experimentados tímpanos. Até que a apoteose acontece, pouco depois, quando os 16 cilindros libertam a pressão através das válvulas de descarga soltando um suspiro poderoso.

Um automóvel com um motor assim prescinde de central multimídia e outras distrações, porque este será, provavelmente, o melhor sistema de som do mundo. Até o elefante, para o qual Rembrandt Bugatti (irmão mais novo de Ettore) ergueu uma estátua a partir de um bloco de alumínio, não consegue acompanhar tamanho rugido, motivo pelo qual ele se encolhe e se transforma numa escultura, imortalizada em resina na manopla do seletor de câmbio.

OÁSIS DE LUXO Geralmente, em superesportivos os ocupantes são punidos com escassez de conforto. Mas o Mistral é um oásis de luxo numa tempestade no deserto. Os bancos são mais parecidos com poltronas; a suspensão consegue acariciar as costas dos seletos ocupantes, mesmo no modo de condução mais esportivo (Top Speed, no qual a altura ao solo é reduzida de 115 mm para 80 mm na frente e 89 mm atrás); a fibra de carbono exposta em tons de azul é acariciada pelo couro delicado, como se os joalheiros da exclusiva rua parisiense Faubourg Saint-Honoré tivessem se unido para rechear uma caixa de joias.

E onde outros apresentam um banal painel central com telas de grandes dimensões, aqui emerge um esqueleto prateado, sobre o qual assentam quatro mostradores como vértebras, exibindo as telas mais discretas possíveis.

Como esse nível de exclusividade não tem preço, até um Bentley Continental GTC ou uma Ferrari Portofino parecem baratos perto deste Bugatti, que custa 5,5 milhões de euros (na casa dos R$ 34 milhões). E isso antes de se acrescentar extras e personalizações que rapidamente podem elevar o preço em mais 1 milhão de euros (R$ 6,16 milhões).

Não é algo que tire o sono ou desenhe um princípio de ruga na testa dos multimilionários que frequentam o *mailing list* da fábrica. A prova é que, mesmo antes de o primeiro Mistral ficar pronto, todas as 99 unidades já tinham sido vendidas. E muitos dos que chegaram tarde à lista de encomendas aguardam agora pelo Tourbillon. Esse deverá vir inicialmente apenas como cupê, pelo menos até que a próxima tempestade perfeita se forme sobre Molsheim.

ines249

Pequena reprodução de escultura de Rembrant Bugatti

Volante reúne os comandos básicos de condução. Pneus têm medidas diferentes entre os eixos. Na dianteira, são 285/30 R20. Na traseira, 355/ 25 R21

MICHELIN
Pilot Sport Cup 2
GATTI

Em suma, guardar o melhor para o fim é algo que se ouve muito nessa indústria, mas raramente terá sido tão apropriado como neste caso deste roadster.

FICHA TÉCNICA

Preço: 5,5 milhões de euros (R$ 34 milhões)
Motor: gas., tras., long. W16, 64V, DOHC, quadriturbo, intercooler, dois injetores por cilindro, 1.600 cv a 7.050 rpm, 1.600 Nm (163,1 kgfm)
Câmbio: automático DSG, 7 marchas, tração integral
Direção: elétrica variável
Suspensão: duplo A, nos dois eixos
Freios: disco carbocerâmico nas quatro rodas
Pneus: 285/30 R20 (diant.) 355/25 R21 (tras.)
Dimensões: compr., 469,4 cm; larg., 203,8 cm; alt., 120,9 cm; entre-eixos, 271,1 cm; peso, 2.040 kg; tanque 97 l
Desempenho*: 0 a 100 km/h, 2,4 s; veloc. máx. 420 km/h (recorde 453,9 km/h)

*Dados de fábrica

VEREDICTO

O Mistral honra sua linhagem para os fãs da marca e apaixonados por hiperesportivos em geral.

★★★★★

W16
1600
BUGATTI
BUGATTI

Motor W16 gera 1.600 cv de potência e 1.600 Nm de torque

ines249

Se você ama desafios com palavras,
vai se apaixonar por Entre Linhas Superinteressante!

Grégory Grard
Entre Linhas™
SUPER
INTERESSANTE
200
novas palavras
que vão mexer
com a sua cabeça!
PAPERGAMES
POCKET

Aponte a câmera do seu celular para o QR Code e
COMPRE JÁ!

Entre Linhas Superinteressante é um jogo de cartas que todos jogam para vencerem juntos!

Cruze palavras do universo da ciência, história e tecnologia e encontre a dica perfeita para sua família e amigos acertarem qual é a sua carta!

PAPERGAMES
/papergamesed

ines249

ESPECIAL

BLINDADOS

GUIA DE SEGURANÇA

CÉLULAS DE SOBREVIVÊNCIA

Com o aumento da violência urbana, carro blindado deixou de ser coisa de chefes de Estado e popstars e passou a ser útil para cidadãos comuns em seus deslocamentos diários

Para sua proteção Pág. 66 | Prepare-se para blindar Pág. 68
Gestão de risco Pág. 70 | Compra e venda de usados Pág. 72

ILUSTRAÇÃO ©FABIO BLACK / MIDJOURNEY

ines249

O Brasil é o maior mercado de blindagem civil do mundo

PARA SUA PROTEÇÃO

Com mercado em expansão, materiais menos pesados e modelos mais acessíveis, Brasil se consolida como líder mundial em blindagem automotiva para uso civil

– POR **MARINA VAZ**

Até os anos 1990, ter carro blindado no Brasil era algo para diplomatas ou empresários de classe alta que temiam por sequestros. No trânsito, a preocupação da classe média era restrita, em geral, a abordagens pouco agressivas e a furtos como os de toca-fitas (quem viveu o período certamente se lembra das frentes removíveis dos rádios, que eram levadas pelo motorista ao estacionar na rua). Com o aumento da violência, principalmente nas grandes cidades, a procura por blindagem automotiva se intensificou e se popularizou, gerando um mercado estruturado e com tecnologias cada vez mais modernas, que cresceu bastante no pós-pandemia.

De acordo com dados da Associação Brasileira de Blindagem (Abrablin), foram feitas 34.402 novas blindagens no país ao longo de 2024, sendo cerca de 85% delas apenas no estado de São Paulo (28.962 veículos). Na segunda posição ficou o Rio de Janeiro, com 2.669 unidades, seguido por Ceará (992), Pernambuco (843) e Rio Grande do Sul (395). Entre as marcas mais blindadas no ano passado estão Toyota, Jeep, BMW, Volkswagen e, consolidando a inclusão dos veículos eletrificados nesse segmento, a chinesa BYD.

Países com realidades sociais tão ou mais complexas que o Brasil, como México e Colômbia, não possuem um mercado tão robusto e especializado. “Somos referência mundial em blindagem para civis. O segundo colocado é o México, que fechou o ano passado com 8.000 a 9.000 carros”, compara Marcelo Silva, presidente da Abrablin. “Aqui são mais de 120.000 profissionais diretos e indiretos trabalhando no setor, que gera mais de R$ 2 bilhões ao ano”, diz ele, lembrando que a associação criou, recentemente, um curso de especialização, em parceria com o Senai, para formar profissionais blindadores.

Desde 2021, o setor bate recordes ano após ano. E, segundo a própria Abrablin, a expectativa é fechar 2025 com mais crescimento – apenas no primeiro semestre, foram blindados 22.425 veículos.

FOTO DIVULGAÇÃO E MARCO DE BARI / ILUSTRAÇÃO FABIO BLACK/MID JOURNEY

ines249

Atualmente, a estimativa é de que a frota total no Brasil esteja em torno de 425.000 automóveis do tipo.

“Com o alto índice de violência nas grandes capitais, as pessoas passaram a ter desejo por carros blindados”, observa Daniel Faingezicht, professor da Escola Superior de Propaganda e Marketing (ESPM) e especialista em mercado de luxo automotivo. “O aumento do volume de produção e também as tecnologias mais modernas tornaram (*esse mercado*) mais acessível”, diz ele. “Algumas pessoas mantiveram o padrão dos carros de luxo que têm, de marcas como Porsche, Mercedes, Audi, BMW e Volvo, e os tornaram blindados. Porém, uma outra parte da população optou por carros mais populares, que ficam mais discretos no trânsito, como os da Honda, Toyota, Volkswagen e Nissan. Está muito mais democrático o acesso a carros blindados.”

Os materiais, todos de uso controlado pelo Exército brasileiro, também evoluíram muito na blindagem de nível III-A, a mais adotada para uso civil no Brasil, suficiente para barrar projéteis de armas como pistolas e revólveres, além de submetralhadoras 9 mm.

Na carroceria, boa parte das pesadas placas de aço foi substituída por tecidos de fibras leves, como a manta de aramida, já utilizada em coletes à prova de bala. E tecnologias como o Polietileno de Ultra Alto Peso Molecular (UHMWPE) estão sendo usadas em substituição ao pouco aço balístico que ainda costuma revestir as colunas estruturais do veículo. “É um mercado que é regulamentado, profissionalizado, com boa matéria-prima e boa mão de obra”, observa Patricia Grilli, organizadora da Expoblindagem, evento cuja primeira edição reuniu 30 expositores e cerca de 800 visitantes, em outubro de 2025, na cidade de São Paulo.

Com a evolução dos materiais, a blindagem mais comum, nível III-A, ajudou a reduzir o peso total dos blindados, nos últimos tempos

BSS
SPECIAL SECURITY

ines249

A blindagem deve constar do documento do veículo

PREPARE-SE PARA BLINDAR

Tudo o que você precisa saber antes – entre diferentes níveis e preços, materiais utilizados, atuação das blindadoras e trâmites burocráticos – POR **MARINA VAZ**

Antes de adquirir um carro blindado, a primeira coisa a se pensar é quais são suas prioridades e expectativas. Se faz questão de materiais com a tecnologia mais avançada e refinada, você pagará por isso. Se a prioridade é obter mais segurança com o menor investimento possível, você provavelmente dirigirá um carro mais pesado. Em qualquer caso, todos os produtos utilizados são de uso controlado pelo Exército, que também regulamenta o funcionamento das empresas blindadoras e é responsável por autorizar cada nova blindagem de veículo, individualmente.

Há vários níveis de blindagem, que vão do I até o III (com algumas subdivisões acompanhadas da letra “A”), de acordo com a arma e o calibre que são capazes de barrar. Mais acessível financeiramente, a de nível I ficou famosa pelo projeto Armura, lançado pela empresa DuPont, em 2008. Mas, como ela só protege contra projéteis de calibre .22 e .38, hoje é bem menos procurada, assim como as de nível II e II-A (que caíram em total desuso).

Atualmente, mais de 90% das blindagens brasileiras são feitas para o nível III-A, por sua boa relação custo/benefício diante das outras e por garantir proteção contra todas as armas curtas, entre pistolas e revólveres, além de submetralhadoras 9mm. Já o nível III, o mais alto permitido para civis no Brasil, exige requerimento especial ao Exército (justificado por risco de atentado, por exemplo) e protege também contra armas longas, entre fuzis e metralhadoras.

Na Concept Be Safe, por exemplo, a blindagem de nível I custa por volta de R$ 60.000. Já a de nível III-A varia de R$ 80 a R$ 150.000, dependendo do veículo e do projeto. E, neste ano, a empresa viu crescer a procura pelo nível III, cujo preço fica entre R$ 280 e R$ 400.000 – ainda assim, produziu, em 2025, apenas cinco carros desse tipo.

“De forma prática, podemos separar a blindagem entre transparente e opaca. A transparente são os vidros, que é o que mais pesa no automóvel. A opaca é aquilo que a gente não vê e vai adaptado no interior do veículo. É com ela que se precisa ter mais critério e cuidado”, afirma Fabio Rovedo de Mello, diretor de assuntos institucionais da Concept.

Na III-A, a parte opaca é feita com manta de aramida, além de aço em pontos estratégicos, como colunas estruturais do veículo e nos chamados “overlaps”, sobreposições feitas para que não haja vãos entre os materiais.

FOTO DIVULGAÇÃO E MARCO DE BARI

ines249

Hoje em dia, esse aço pode ser substituído pelo Polietileno de Ultra Alto Peso Molecular (UHMWPE), moderno plástico que torna a blindagem bem mais leve – e mais cara.

Na hora de escolher a blindadora, é importante investigar o histórico da empresa, visitar a fábrica e tirar todas as dúvidas sobre seus projetos e seus processos, que variam muito de uma para outra. “Os materiais e as empresas são certificados pelo Exército, mas ninguém fiscaliza sua aplicação”, observa Guido Muzio Candido, pesquisador do Centro de Engenharia Automotiva da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (Poli-USP).

Foi essa lacuna que inspirou a tese de doutorado de Candido, na qual ele criou a metodologia DfA2 – Projeto para Montagem e Blindagem, que propõe um padrão de qualidade para tais processos. Durante a pesquisa, ele visitou dez grandes blindadoras de São Paulo para conhecer suas melhores práticas. Segundo o engenheiro, detalhes de execução podem interferir positiva ou negativamente na eficiência e na conservação da proteção balística. “O sistema de blindagem tem que conversar com o sistema automotivo; é preciso saber onde e como colocar cada peça.”

Atualmente, Candido se dedica a um pós-doutorado sobre blindagem de veículos elétricos, outro setor que vem crescendo no Brasil. A própria blindadora Concept inaugurou, no mês de março, em Sumaré (SP), uma fábrica dedicada a blindar exclusivamente veículos eletrificados.

“Esse tipo de trabalho precisa ser muito bem orientado, especializado e seguir as Normas Automotivas de Alta-Tensão, porque a energia que passa ali é superperigosa”, diz Adriano Rufino, diretor de mobilidade urbana na Associação Brasileira do Veículo Elétrico (ABVE). “O centro gravitacional está embaixo e há um acréscimo (de peso) devido às baterias, que ficam no assoalho. Então, é importante fazer uma blindagem de tecnologia mais fina”, diz o especialista.

Definido o projeto e escolhida a empresa, é preciso entregar a documentação à blindadora – incluindo o Termo de Idoneidade, que atesta que o comprador não responde a processos criminais – para que seja emitida pelo Exército a Autorização de Blindagem (AB), em um processo que costuma levar de nove a dez dias úteis, segundo Andreia Canassa Volpato, fundadora da Proacta Assessoria Documental. Concluído o serviço, será emitida a Declaração de Blindagem (DB), documento que acompanha o veículo por toda a sua vida.

Mesmo que um blindado já pronto seja adquirido zero-km de uma concessionária, o comprador deve providenciar toda a documentação solicitada, incluindo o Termo de Idoneidade. Após receber o carro, acompanhado da AB e da DB, cabe ao proprietário regularizar tudo no Detran, para que o termo “blindado” conste no campo “modificação” do documento do veículo, o que pode ser feito com ou sem a ajuda de um despachante.

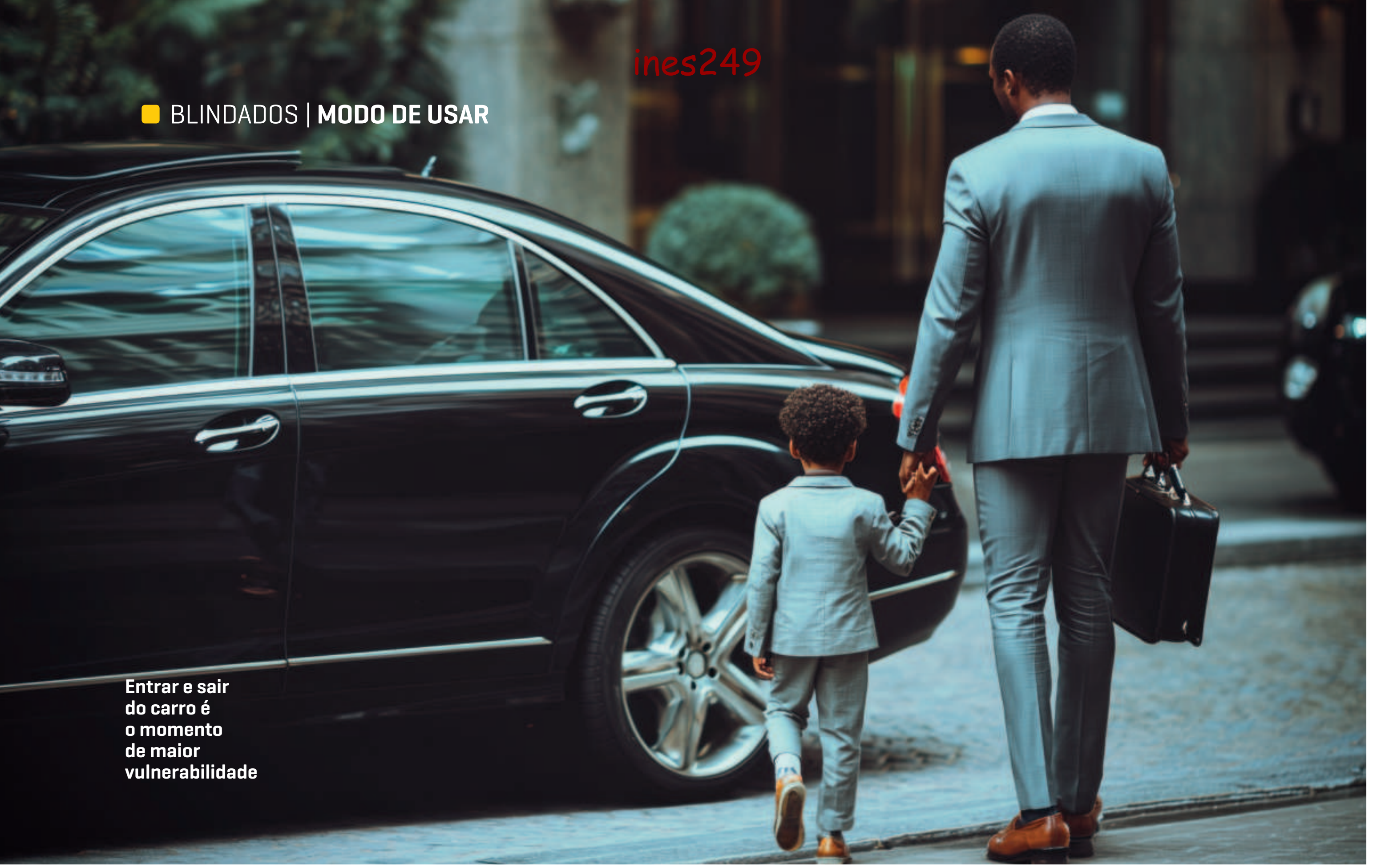
concept ballistic
CRYSTALGARD HP NG
RSA6032

O custo de uma blindagem pode variar de R$ 60.000 a R$ 400.000, dependendo do carro e do nível de proteção pretendido

Antes de contratar uma blindadora, é importante visitar as instalações e pesquisar a reputação da empresa no mercado

FONTES CONSULTADAS Andreia Canassa Volpato (Proacta Assessoria Documental); Erick Winston (First Line); Marcelo Silva (Abrablin).

ines249



Entrar e sair do carro é o momento de maior vulnerabilidade

GESTÃO DE RISCO

Dirigir um carro blindado exige atenção a algumas orientações de uso e manutenção, e também a comportamentos que podem reforçar ou comprometer a tão buscada segurança – POR **MARINA VAZ**

Da frequência sugerida para as revisões até como limpar os robustos, porém sensíveis, vidros. De como evitar a temida delaminação até dicas para não ficar vulnerável no embarque e desembarque. Confira, a seguir, o que especialistas recomendam para quem tem um blindado na garagem.

DINÂMICA VEICULAR É importante ter sempre em mente que você está carregando um peso extra que varia, em média, de 150 kg a 250 kg. Por isso, mantenha distância do carro da frente, já que a resposta de frenagem pode ser mais lenta. Tenha cuidado ao passar por lombadas, valetas e buracos, para prevenir torções da carroceria. Evite manobras bruscas em alta velocidade, que podem desestabilizar o carro, que já tem seu centro de gravidade alterado por conta dos pesados vidros. E, claro, acompanhe o desgaste de estruturas mais demandadas nos blindados, como amortecedores, pneus e freios.

MANUTENÇÃO Em geral, as revisões de blindagem seguem o cronograma das manutenções sugeridas pelas fabricantes e montadoras – uma vez por ano ou a cada 10.000 km. Algumas blindadoras, como a Concept Be Safe, dão a opção de enviar um especialista da empresa à própria concessionária, para que as duas sejam feitas de forma concomitante. Em geral, são realizadas manutenção das partes móveis, como motores dos vidros e limpeza das canaletas; lubrificação das dobradiças; correção de eventuais desalinhamentos das portas; inspeção para ver se há peças soltas, infiltrações ou trincas nos vidros.

CUIDADOS ESPECIAIS A chamada parte transparente da blindagem está entre as que inspiram mais cuidados diários e, a qualquer sinal de problema, deve ser avaliada por um profissional especializado. “O vidro é a parte mais delicada; para ter a resistência que se espera, ele não pode ser temperado e, assim, não resiste à abrasão”, afirma Mário Brandizzi, CEO da BSS Blindagens. Fabricado com camadas intercaladas de vidro e polímero, a face mais

ILUSTRAÇÃO FABIO BLACK / MID JOURNEY / FOTO DIVULGAÇÃO

ines249

Revisar a blindagem é parte da manutenção

próxima dos passageiros é sempre feita de policarbonato, para barrar estilhaços. No lado interno, não se deve passar nenhum produto, apenas um pano suave. A parte externa também merece atenção. "Um parafuso de caminhão, que voa e bate, trinca seu vidro", alerta.

Pequenos riscos e trincas podem resultar, a médio e longo prazo, em um fenômeno bastante comum, a delaminação, que é quando as camadas se descolam e surgem bolhas no vidro. Nesses casos, em geral, a peça tem de ser totalmente substituída. Para evitar danos, Guido Muzio Candido, pesquisador do Centro de Engenharia Automotiva da Poli-USP, também desaconselha o uso de ventosas de apoio para celulares. Mas tags de acesso e insulfilme estão, segundo ele, liberados.

O choque térmico é outro ponto importante que pode trincar os vidros. Evite deixar o veículo exposto ao sol e, depois, lavá-lo com água fria. E cuidado na hora de acionar o ar-condicionado dentro de um carro que ficou horas exposto ao calor – ligue no nível mais fraco e vá aumentando aos poucos o resfriamento até a temperatura desejada.

COMPORTAMENTO SEGURO "Quando você tem um blindado, o momento em que está mais vulnerável é na entrada e na saída do veículo, já que dentro dele você está protegido", lembra Rafael Heck, perito criminal do Departamento de Homicídios e Proteção à Pessoa de São Paulo (DHPP-SP). Por isso, além de sempre olhar ao redor para ver se há alguma atitude ou pessoa suspeita, ele recomenda que qualquer embarque não demore mais do que cinco segundos. Com bebês e crianças, uma dica simples faz diferença: coloque a criança na cadeirinha, entre no carro, tranque as portas e, só então, ajuste o cinto de segurança nela.

Na hora de estacionar, o policial recomenda sempre entrar com o carro de ré em vagas de edifícios, shoppings, mercados e até mesmo garagens de casas de rua, para conseguir mapear o ambiente ao redor antes de sair do veículo. Em trânsito lento, optar pelas faixas centrais costuma ser a melhor escolha, mas, se houver acostamento, Heck recomenda se manter perto dele, para facilitar a evasão com o blindado em meio a situações de risco. Nos semáforos, ele também indica sempre parar a 1 metro ou 1,5 metro da faixa e manter boa distância do veículo à frente. "Se eu consigo ver o pneu traseiro dele, significa que posso jogar tudo para a esquerda ou para a direita e 'arrancar' sem bater no carro da frente", observa.

Entretanto, se não houver chances de evadir com o veículo, Heck lembra que o microfone instalado no carro blindado também pode ser usado para gritar por socorro e alertar que está sendo abordado por um criminoso. A maioria dessas dicas vale para todos os motoristas, mesmo que não dirijam blindados.

ines249

COMPRA E VENDA DE USADOS

Boa aceitação dos seminovos blindados reflete aumento da procura, e ajuda a valorizar os carros na hora da revenda - POR **MARINA VAZ**

BLINDADO
BLINDA TECH

Aumento da violência e segmento de zero-km aquecido fizeram surgir o mercado de usados

O aumento do número de blindados no Brasil, nos últimos cinco anos, fez também movimentar a oferta de seminovos com essa proteção. Não apenas como uma decorrência natural de eles serem trocados por seus proprietários após alguns anos de uso, mas também pelo interesse de compradores que, até então, viam esse tipo de veículo como algo inacessível. “Temos um mercado de seminovos bastante aquecido. Quem pensa em blindar um carro hoje vai ter liquidez, vai ter facilidade na venda. Com o valor de um popular zero-km hoje, dá para comprar um seminovo blindado. E, quando (*o consumidor*) começa a ter acesso ao blindado pelo seminovo, ele não quer sair mais”, afirma Marcelo Silva, presidente da Associação Brasileira de Blindagem (Abrablin).

Não há dados oficiais sobre blindados usados à venda atualmente no país. Mas é possível ter uma ideia por meio de plataformas como a Webmotors. No início de novembro, o site listava 14.875 veículos do tipo, sendo 10.830 apenas na cidade de São Paulo. Entretanto, para garantir um bom negócio na hora da revenda, é preciso se atentar a algumas dicas dadas por especialistas ouvidos por QUATRO RODAS (*veja o quadro abaixo*), que vão desde a escolha da blindadora até detalhes da documentação que deve ser mantida em ordem para garantir a valorização do veículo.

Como o Exército brasileiro controla a fabricação e a aplicação de todos os materiais utilizados na blindagem, não faltam informações para os atuais e futuros proprietários. “Nós somos o único país que tem essa rastreabilidade; o cliente tem a descrição de tudo o que foi aplicado em seu veículo, porque pode acontecer uma colisão dali a dois meses e alguém passar por

FOTOS **PAULO CAMPO GRANDE E DIVULGAÇÃO** / AGRADECIMENTO À BLINDA TECH

ines249

uma funilaria que tira um pedaço dessa proteção do carro", observa Andreia Canassa Volpato, fundadora da Proacta Assessoria Documental, que auxilia empresas a obter cerca de 2.500 autorizações de blindagem/mês.

A especialista também reforça a importância de escolher bem a marca e o modelo do carro, sempre pensando em passá-lo adiante com a blindagem, já que retirar esse tipo de proteção não é vantajoso financeiramente. "Ele tem que passar por uma vistoria reversa para tirar essa informação do documento, o que gera um custo muito alto", afirma Andreia Volpato.

Modelos muito exclusivos ou esportivos tendem a ter aceitação reduzida, na opinião de Erick Winston, advogado que atua há mais de 20 anos com revenda de automóveis e hoje é sócio-proprietário da First Line, especializada em Land Rover. "Um carro premium com dez anos de uso já não tem um mercado tão aquecido. Quando ele é blindado, tem ainda menos compradores. Agora, se o carro é de uma marca que tem menos eletrônica, menos coisas para dar problema com o passar do tempo, como uma Toyota, ele acaba desvalorizando menos. E o mesmo vale para os veículos que são blindados", avalia.

Para Winston, houve uma mudança recente no mercado de seminovos. "Durante muito tempo, a gente percebia que um veículo blindado custava mais do que o mesmo veículo sem blindagem até os cinco primeiros anos. No quinto ano, eles praticamente igualavam (o preço). Mas, agora, principalmente para veículos comuns, do dia a dia, mesmo depois de cinco anos, eles tendem a estar com um valor de venda maior do que os sem blindagem", observa o especialista, destacando que esse valor a mais fica em torno de 10%, podendo chegar a 20%, a depender do veículo.

FONTES CONSULTADAS Andreia Canassa Volpato (Proacta Assessoria Documental); Erick Winston (First Line); Marcelo Silva (Abrablin).

DE OLHO NA REVENDA

Atualmente, blindados usados tendem a desvalorizar menos

BLINDADORA Um serviço malfeito ou realizado por uma empresa não consolidada e respeitada no mercado pode desvalorizar bastante o veículo na hora da revenda. Os materiais utilizados podem até ser os mesmos, mas a aplicação deles ainda é um processo artesanal, o que pode gerar diferenças na manutenção do serviço.

DOCUMENTAÇÃO Ao comprar um seminovo, é obrigatório receber a Declaração de Blindagem, emitida pelo Exército. Mas é bom também exigir a Autorização de Blindagem, documento prévio que detalha os tipos e as marcas dos revestimentos usados no veículo, assim como pedir os comprovantes das revisões de blindagem.

DETRAN Certifique-se de que o usado de seu interesse também está devidamente regularizado junto ao Detran local, com o campo "modificação" preenchido como "blindado". Uma prova disso pode ser o próprio Certificado de Registro e Licenciamento (CRLV) digital do carro, fácil de consultar.

TEST-DRIVE Se pensa em adquirir um seminovo, é importante dirigi-lo prestando atenção a eventuais barulhos que podem surgir com o tempo nos veículos blindados – alguns deles podem ser resolvidos com uma revisão em blindadora de confiança. Também observe se houve delaminação (formação de bolhas) nos vidros.

SINISTROS Se o veículo passou por batidas ou colisões, atenção redobrada: reparos descuidados podem significar perda de efetividade no revestimento balístico. Antes de comprar, faça uma vistoria com empresa ou profissional experiente para garantir que a proteção original permanece intacta em todo o carro.

INTERMEDIÁRIO Se for adquirir um blindado diretamente do proprietário, a transferência segue os trâmites normais de qualquer compra de usado. Ao optar por concessionárias ou revendedoras, o estabelecimento é responsável por garantir que a blindagem esteja intacta (e pode ser responsabilizado em caso de ocorrências).

ines249

Presente em nosso mercado desde 1992, a Hilux passou a ser importada da Argentina em 1997

Dura na queda

Robusta como um jipe e confortável como um automóvel, ela já vendeu mais de 20 milhões de unidades em quase seis décadas – POR **FELIPE BITU** | FOTOS **FERNANDO PIRES**

Os utilitários representam um capítulo importante na história da Toyota Motor Corporation: a tradição que começou com o caminhão G1 (1935) e passou pelo jipe Land Cruiser (1951) consolidou-se com a picape Hilux. Apresentada em 1968, a Hilux foi desenvolvida pela Hino Motors, especialista em utilitários recém-adquirida pela Toyota. Seu nome era uma amálgama da expressão “high luxury” (alto luxo), plausível diante da notável evolução frente à simplíssima Toyota Stout. Após dominar os mercados japonês e australiano, a Hilux começou a ser exportada para os EUA, em 1969.

Com apenas 4,3 metros de comprimento e 1,6 metro de largura, a Hilux rapidamente se destacou frente às grandalhonas Chevrolet C-10 e Ford F-100. Seu pequeno motor de quatro cilindros, 1,9 litro e 85 cv dava conta de impulsionar seus 1.050 kg: no Japão seu motor era ainda menor, com apenas 1,5 litro e 74 cv. Prática e econômica, a Hilux era a picape compacta que faltava no mundo todo: a Toyota foi o primeiro fabricante a perceber que seu público não a utilizava apenas para o trabalho. A ergonomia dos comandos, o acabamento interno e o conforto das suspensões eram similares aos de um bom automóvel de passeio.

Na segunda geração, o modelo 1973 trouxe a opção do câmbio automático e aposentou o nome Hilux nos EUA: virou apenas Toyota Truck. Redesenhada em 1975, recebeu o título de “picape do ano” e passou a oferecer câmbio manual de cinco marchas no pacote esportivo SR5 (Sport Runabout 5-Speed). Também era produzida na Indonésia, África do Sul, Filipinas e Nova Zelândia.

Em 1979, surge a terceira geração, a primeira a contar com cabine dupla de quatro portas (muito popular na Austrália) e tração 4x4: a capacidade no fora de estrada alavancou ainda mais a sua popularidade no mercado norte-americano. No modelo 4x2 a suspensão dianteira foi reprojetada para usar barras de torção e os pneus passaram a ser radiais.

Versátil, a Hilux logo incorporou motores a diesel, rádio, ar-condicionado e um acabamento interno ainda mais esmerado. Em 1981, surge o Toyota Trekker, utilitário esportivo desenvolvido em parceria com a norte-americana Winnebago. No segundo semestre de 1983, surge a quarta geração: o Trekker foi sucedido pelo Hilux Surf, vendido nos EUA como 4Runner.

Estrela do filme *De Volta Para o Futuro*, a quarta geração foi a primeira a oferecer cabine estendida e motor V6, luxos necessários para encarar novas concorrentes como Chevrolet S-10 e Ford Ranger. Também fez sucesso nos campos de batalha: a guerra entre o Chade e a Líbia, em 1987, foi marcada pela presença de picapes Hilux e Land Cruiser, conflito que foi coloquialmente denominado "Guerra Toyota".

Discreta evolução, a quinta geração chegou em 1988 e foi produzida também na Argentina e Colômbia. Na Alemanha foi produzida como VW Taro, primeira incursão do fabricante de Wolfsburg neste segmento. Em 1991, a produção norte-americana teve início na Califórnia: foi a última geração da Hilux naquele mercado, sendo substituída pela Tacoma, em 1995.

A robustez da Hilux foi colocada à prova pelo programa de TV *Top Gear*: um exemplar de quarta geração com mais de 300.000 km rodados sobreviveu a um banho de maré alta, à queda do alto de um edifício implodido e até um incêndio. A picape sofreu graves danos estruturais, mas voltou a funcionar com ferramentas comuns.

Levemente reestilizada, a sexta geração veio em 1997, sendo novamente atualizada em 2002. Foi a última geração produzida no Japão. Maior e mais pesada, a Hilux de sétima geração foi desenvolvida e produzida na Tailândia com um desenho extremamente moderno: a supressão de cromados indicava uma proposta cada vez mais urbana.

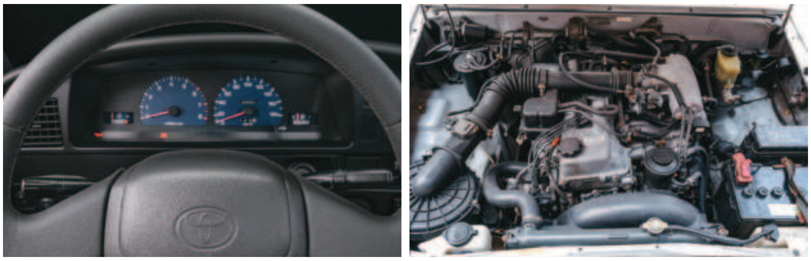
Sentindo o avanço da Ford Ranger e VW Amarok, a Toyota apresentou a oitava geração em 2015: foi a primeira Hilux a aposentar a tradicional alavanca para acionamento da tração 4x4, substituída por um botão giratório. Recém-apresentada, a nona geração é a primeira Hilux com versões eletrificadas: tudo indica que a picape continuará tendo um futuro promissor.

FICHA TÉCNICA

TOYOTA HILUX CS DX 2.7 16V 4x2 2003
Motor: longitudinal, 4 cilindros em linha, 2.693 cm^3, alimentado por injeção eletrônica **Potência:** 142 cv a 4.800 rpm **Torque:** 23,2 kgfm a 4.000 rpm **Câmbio:** manual de 5 marchas, tração traseira **Carroceria:** picape, 2 portas, 3 lugares **Dimensões:** comprimento, 489 cm; largura, 169 cm; altura, 173 cm; entre-eixos, 286 cm **Peso:** 1.650 kg **Pneus:** 215 / 80 R16

ines249

Plásticos de boa qualidade e suaves ao toque: no mesmo padrão do Corolla



Instrumentação completa auxilia o monitoramento do motor de 2,7 litros

Espaço para dois adultos. Caçamba em peça única reduzia o risco de corrosão

Suspensão elevada era oferecida mesmo nas versões 4x2

ines249

Nosso Citroën C3 partindo para seu último teste de desempenho

MAL ME QUEREM

Teve empresa oferecendo apenas R$ 20.000 pelo nosso Citroën C3 com quase 100.000 km. Uma pena, porque seu desempenho está ótimo

– POR **HENRIQUE RODRIGUEZ**

Se fôssemos anunciar nosso Citroën C3 First Edition 1.0 nos classificados de jornais, o texto seria mais ou menos assim: “Citroën C3 1.0 First Edition completo, pneus e embreagem novos, nove revisões feitas, histórico completo publicado na QUATRO RODAS, sem detalhes”. Custaria caro, por causa do tamanho, mas poderia ter um bom resultado. Quando vamos ao mercado de usados investigar quanto estão dispostos a pagar pelos nossos carros, porém, não podemos nos identificar. E ninguém olha o carro com os mesmos olhos que nós.

Nosso Citroën C3 First Edition 1.0 2022/2023 foi comprado em abril de 2023 por R$ 81.700 e hoje vale R$ 71.434, de acordo com a Fipe. Mas a realidade do mercado é outra.

Começamos a peregrinação de avaliação do nosso carro primeiro on-line. Na Kavak, ofereceram risíveis R$ 22.120 pelo nosso carro com 99.000 km (com 40.000 km seria R$ 54.839. Em seguida, paramos na loja de usados Sucess Motors, simulando a troca por um Chevrolet Onix Plus LTZ automático 2023/2024, e se dispuseram a pagar R$ 50.000 no nosso C3.

Ainda visitamos três concessionárias Citroën da Região Metropolitana de São Paulo para avaliar nosso carro na troca por um C3 XTR 1.0, de R$ 96.990, que seria a versão mais próxima da configuração do nosso carro. A Dealer ofereceu R$ 52.000, enquanto a Sinal Vergueiro propôs R$ 50.000. Um cliente tenderia a fechar negócio com a Savol de São Caetano do Sul, que pagaria R$ 56.000 no nosso C3. Nenhuma loja se queixou da quilometragem.

km/h
ODO
100000 km
E F C H

O momento exato do fim da jornada do Citroën C3 no teste de Longa Duração

Lojas de outras marcas não pagaram mais. A VW Alta Vergueiro ofereceu R$ 45.000 no nosso carro na troca por um VW Polo Track 1.0. A Hyundai Caoa pagaria R$ 50.000 na troca por um HB20 Limited 1.0 e, por fim, a Fiat Amazonas do Ipiranga aceitaria nosso Citroën como uma entrada de R$ 52.000 na compra de um Argo Drive 1.0.

Uma semana após a cotação, a Kavak enviou uma mensagem via WhatsApp oferecendo R$ 44.858,

ines249

Nosso carro fez paradas em lojas e concessionárias na apuração do seu valor. A desvalorização foi de 31,4% na melhor oferta

BOLSA DE VALORES

VALOR EM ABRIL DE 2023	R$ 81.700
VALOR ATUAL DO MODELO NOVO	R$ 96.990
VALOR DO USADO NA TABELA FIPE	R$ 71.434
MELHOR OFERTA NA SIMULAÇÃO	R$ 56.000
PIOR OFERTA NA SIMULAÇÃO	R$ 44.858

mais que dobrando sua primeira oferta. Praticamente igualou ao valor proposto pela Volkswagen.

Se a desvalorização entre o valor da compra e o da tabela Fipe agora foi de 12,6%, na comparação com a melhor oferta na troca por outro carro, a desvalorização foi de 31,4%. A defasagem com a Fipe também é alta, de 21,6%. Um sinal de que ainda vale a pena fazer uma peregrinação entre concessionárias na hora de comprar um carro é que a diferença entre a pior e a melhor oferta foi de quase 20%.

TESTE DERRADEIRO Mesmo que não esteja com o prestígio em alta, nosso Citroën C3 mostrou ainda ter bastante saúde no último teste de desempenho, logo após completar os 100.000 km. O compacto cumpriu o 0 a 100 km/h em 16,4 segundos, sendo que no teste de 64.000 km havia cravado 16,8 s e no primeiro teste, 17,2 s.

Quanto ao consumo, o 1.0 chegou ao final do teste com consumo urbano de 14,6 km/l e rodoviário de 16,7 km/l. Não são números tão bons quanto os do teste anterior, quando fez 15,3 km/l e 17,9 km/l, respectivamente, mas houve uma discreta evolução na comparação com o teste aos 1.500 km, quando cravou 14,1 km/l em regime urbano e 16,6 km/l em regime rodoviário.

Uma melhora é esperada, porque as partes móveis do motor e do câmbio estão assentadas, com menos resistência ao movimento. Isto, combinado a velas novas (trocadas aos 80.000 km), pneus novos (substituídos aos 86.000 km) e a manutenção em dia resulta em bom desempenho.

Por outro lado, o motor pode ficar mais ruidoso com o tempo. Foi o que aconteceu com o 1.0 6V Firefly do C3: o ruído em ponto morto aumentou de 44,1 dBA para 48,5 dBA e, quando em rotação máxima, passou de 66,5 para 74,6 dBA. Em movimento, registramos 65,7 dBA a 80 km/h e 70,5 dBA a 100 km/h quando novo, agora foram 66,8 dBA e 72,2 dBA, respectivamente.

Nas frenagens, só nas passagens de 60 km/h a 0 houve uma melhora significativa, passando de 15,6 m para 14,9 m. Os discos e pastilhas dianteiros foram trocados aos 70.000 km. O próximo passo é conferir peça por peça para saber se o Citroën C3 foi aprovado no teste de 100.000 km. Mas quem passou pelo Salão do Automóvel de São Paulo, encerrado em 30 de novembro, já teve a oportunidade de ver o carro completamente desmontado.

TESTES DO CITROËN C3

	1º TESTE 1.505 KM	2º TESTE 64.024 KM	3º TESTE 100.000 KM
ACELERAÇÃO			
0 a 100 km/h	17,2 s	16,8 s	16,4 s
0 a 1.000 m	38,3 s - 132,3 km/h	38,1 - 135,5 km/h	37,8 s - 133,5 km/h
RETOMADAS			
D 40 a 80 km/h	9,9 s	9,2 s	9,4 s
D 60 a 100 km/h	17,7 s	14,8 s	16,6 s
D 80 a 120 km/h	43,6 s	38,3 s	39 s
FRENAGENS			
60/80/120 km/h a 0	15,6/27,5/63,7 m	14,6/25,9/60,6 m	14,9/27,1/63,4 m
CONSUMO			
Urbano	14,1 km/l	15,3 km/l	14,6 km/l
Rodoviário	16,6 km/l	17,9 km/l	16,7 km/l
RUÍDO INTERNO			
Neutro/RPM máx.	44,1/66,5 dBA	50,4/71,6 dBA	48,5/74,6 dBA
80/120 km/h	65,7/70,5 dBA	67,8/72 dBA	66,8/72,2 dBA

CONDIÇÕES DE TESTE – 1.505 km: alt. 660 m; temp., 32 °C; umid. relat., 49%; press., 1.012 kPa. 64.024 km: alt. 660 m; temp., 27 °C; umid. relat., 63,5%; press., 1.013 kPa. 60.993 km: alt. 660 m; temp., 27,5 °C; umid. relat., 67%; press., 1.013 kPa. 77.086 km: alt. 660 m; temp., 31,5 °C; umid. relat., 35%; press., 1.013 kPa. 100.000 km: alt. 660 m; temp., 28 °C; umid. relat., 39%; press., 1.013 kPa

FOTOS FERNANDO PIRES, LEONARDO BARBOZA E HENRIQUE RODRIGUEZ

CITROËN C3

99.975 km

FICHA TÉCNICA

Versão: First Edition 1.0
Motor: 3 cil., diant., transv., 999 cm³, 6V, aspirado, 75/71 cv a 6.000 rpm, 10,7/10 kgfm a 3.250 rpm
Câmbio: manual, 5 marchas, tração dianteira

REVISÕES

Até 100.000 km
R$ 8.484

SEGURO*

R$ 1.824

CONSUMO

No mês: 13,4 km/l com 9,3% de rodagem na cidade
Desde abril/23: 13,4 km/l com 31,5% de rodagem na cidade
Combustível: flex (gasolina)

GASTOS NO MÊS

Combustível: R$ 1.272

* PERFIL QUATRO RODAS

ines249

Segunda revisão é marcada por oferta de serviços que a BYD não indica

MISERICÓRDIA

Mesmo que seja moderno, nosso BYD Dolphin esteve sujeito a velhas (e condenáveis) práticas das concessionárias em sua segunda revisão

O fato de a concessionária BYD Unic, de Moema, em São Paulo, ter aceitado antecipar a revisão do nosso Dolphin GS em um dia foi um ponto a favor. Talvez o único, porque, passados 20.000 km do último serviço, o carro foi devolvido com a revisão incompleta.

Durante o checklist, o funcionário disse que seria impossível alinhar e balancear os pneus (um serviço pago à parte), porque os dianteiros estavam muito gastos. A troca dos dois pneus ChaoYang 195/60 R15 na Unic foi orçada em R$ 1.717.

Verificamos depois, com paquímetro, que os sulcos ainda estão em 2,8 mm, 1,2 mm acima do limite legal. Questionamos a BYD, que reforçou que o limite dos pneus deve ser baseado no TWI, indicador de 1,6 mm de desgaste e que deve ser feito o monitoramento até o próximo serviço.

Voltando à mesa de atendimento, ainda ofereceram pacotes de serviços fora do plano de manutenção. O mais básico contempla limpeza do ar-condicionado, o alinhamento e o balanceamento – que a concessionária não quis fazer – e uma lavagem, só isso, e custaria R$ 1.500. O pacote intermediário, de R$ 1.800, soma descontaminação dos polos da bateria de 12 V e, pasmem, lubrificação do cofre do motor. Procurada, a BYD disse que não recomenda o uso de produtos no cofre do motor para evitar danos e contaminação nos componentes e que, como a bateria de 12 V do Dolphin é de lítio, seus polos não têm zinabre, mas que a limpeza dos terminais faz parte das revisões. Ainda há o chamado "pacote completo", com limpeza do dreno do ar-condicionado, por R$ 2.000. É a velha empurroterapia misturada com má-fé.

Ficamos com a revisão padrão, que é gratuita para o nosso carro como benefício da época da compra. Na nota, porém, o valor da revisão, da troca do fluido de freio e do filtro do ar-condicionado foi de R$ 1.159. Ainda consultamos o valor do cartão NFC que faz as vezes de chave: R$ 515 e fica pronto em três dias.

O carro foi entregue cinco horas depois, com a mesma carga na bateria. Verificamos que o rodízio foi feito errado e que o filtro do ar-condicionado não foi trocado. Reclamamos sobre o filtro ao consultor e só tivemos uma resposta ao reforçar o contato, dias depois. Passaremos lá para trocar o filtro.

BYD DOLPHIN **37.057 km**

FICHA TÉCNICA

Versão: GS 180 EV
Motor: elétrico, diant., transversal, síncrono, 95 cv, 18,4 kgfm
Câmbio: automát., 1 marcha, tração diant.

REVISÕES

Até 100.000 km: grátis

SEGURO*

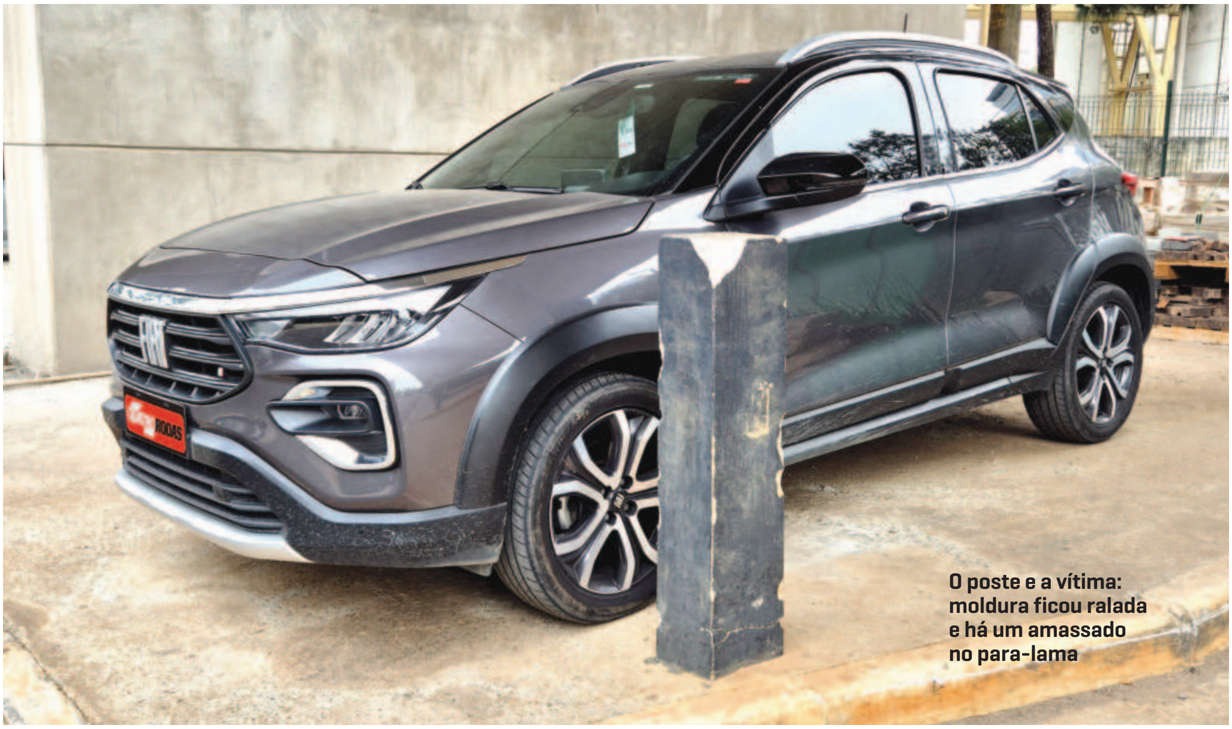
R$ 1.570

CONSUMO

No mês: 8,4 km/kWh, com 52,8% de rodagem na cidade
Desde jan/24: 6,4 km/kWh, com 48,9% de rodagem na cidade
Carregamento: 168,72 kWh, 6h08min, R$ 590,51

FOTO LEONARDO BARBOZA

ines249



O poste e a vítima: moldura ficou ralada e há um amassado no para-lama

FOTO HENRIQUE RODRIGUEZ

ROTINA AGITADA

Diário cheio: Fiat Pulse viajou com uma família a bordo, "levou" e deu um susto no motorista e, de volta para casa, sofreu um pequeno raspão na garagem

A Fiat trata o Pulse como um carro com plataforma própria, independente do Argo. Mas SUV e hatch compartilham muitas de suas dimensões e a mais sensível em meio a outros SUVs compactos é o entre-eixos, de 2,53 m. Essa medida é importante porque delimita o espaço interno. Mas, afinal de contas, o Fiat Pulse consegue ser um carro funcional para uma família?

O editor de arte Fabio Black aproveitou as férias para fazer algumas viagens pelo estado de São Paulo, que somaram 1.900 km.

"Do ponto de vista de uma família com quatro pessoas que foi passar uma semana fora e que teve que levar cooler, roupa de cama e três malas (uma grande e duas pequenas), o Pulse atendeu bem. A roupa de cama eu tive que colocar dentro do carro, entre as crianças, porque não tinha espaço no porta-malas, mas isso não comprometeu o conforto delas", explica Black, que ainda anotou que o carregador sem fio deu conta de alimentar o smartphone da esposa: "Enquanto um carregava na base, o outro carregava pela porta USB", conta o editor de arte.

FIAT PULSE

24.502 km

FICHA TÉCNICA

Versão: Impetus T200 Hybrid
Motor: 3 cil., diant., transv., 999 cm^3, 12 V, aspirado, 130/125 cv a 5.750 rpm, 20,4 kgfm a 1.750 rpm
Câmbio: automático, CVT, 7 marchas, tração dianteira

REVISÕES

Até 100.000 km
R$ 8.622

SEGURO*

R$ 1.425

CONSUMO

No mês: 13,8 km/l com 28% de rodagem na cidade
Desde dez/24: 12,2 km/l com 47,6% de rodagem na cidade
Combustível: flex (gasolina)

GASTOS NO MÊS

Combustível:
R$ 1.400

* PERFIL QUATRO RODAS

Houve um susto, porém: "Numa reta da Mogi-Bertioga [*rodovia SP-098*], que é pista simples de mão dupla, o carro identificou como sendo uma situação de risco um carro passando pela pista contraria. Mesmo acelerando ele tentou frear e deu os alertas de frenagem de emergência sonoros e no quadro de instrumentos. Era uma situação normal, mas a reação do carro acabou assustando", relatou Fabio.

Já de volta ao dia a dia da redação, o Fiat Pulse acabou vivenciando seu primeiro acidente. "Me preocupei em tomar distância do Land Rover parado ao lado e não vi o poste do outro lado da vaga ao sair com o carro", disse a estagiária Cristiane Barreto. O poste não danificou a pintura, mas arranhou a moldura plástica da caixa de roda dianteira esquerda e deixou um leve amassado, que pode sair com um serviço de martelinho de ouro.

ines249

Combustíveis renováveis diminuem emissões de CO2

BIODIESEL: PROBLEMA OU SOLUÇÃO?

Adoção do combustível renovável promete ser positiva para a descarbonização, mas pode dar dor de cabeça para quem abastece com ele

– POR **MAURO BALHESSA**

O aumento da mistura de biocombustíveis aos combustíveis fósseis tem sido festejado pelos benefícios que traz para o meio ambiente, pela redução das emissões de carbono. As mudanças nas formulações, porém, têm também deixado alguns motoristas de cabelo em pé. Isso acontece com os carros a gasolina e também a diesel. No caso dos primeiros, o problema é menor, uma vez que 85% da frota de automóveis é flex. Mas, entre os veículos a diesel (picapes e caminhões), existem relatos de consumidores que atribuem à mistura o surgimento de problemas nos motores.

Esse é o caso do gerente de logística Marco Correa, responsável por uma frota com oito caminhões a diesel. Ele tem notado que os seus veículos passaram a apresentar borra nos tanques. Com isso, o filtro Racor (encarregado de separar água e impurezas do diesel) entope e os motores perdem potência.

“O que chamou atenção é que o filtro Racor é trocado a cada 20.000 km sempre, e nós identificamos corrosão, pelo fato de o óleo diesel absorver umidade”, conta Correa, que precisou consertar os bicos injetores dos motores. “De alguma forma passou sujeira e contaminou os bicos injetores dos caminhões”, afirma. Ele diz que antes chegava a rodar 700.000 km com os veículos, sem necessidade de manutenção nas bombas injetoras, mas este ano já teve que mexer nisso três vezes.

A mistura de biodiesel ao diesel vem aumentando de forma gradativa, desde 2005 (*veja quadro*). Mas, este ano, a partir de agosto, atingiu sua maior proporção até agora: 15%.

O professor de engenharia mecânica da FEI, Fernando Fusco, defende a adoção do biocombustível, mas alerta para cuidados. “Pelo fato do diesel ser um combustível higroscópico, que absorve água ao longo do tempo, característica que é intensificada pela maior concentração de biodiesel, a recomendação é evitar períodos longos de permanência do combustível no tanque sem uso, por exemplo, acima de 30 dias”, diz. “Outro cuidado é realizar a drenagem da água acumulada no filtro, que é solicitada através do painel de instrumentos em alguns veículos.”

Segundo o engenheiro Camilo Adas, conselheiro de tecnologia e transição energética da SAE Brasil e especialista em biocombustíveis, há relatos práticos de que o B15 (diesel com 15% de mistura) suportou até três meses sem modificação das suas características químicas, quando armazenado nas condições adequadas.

FOTOS DIVULGAÇÃO

ines249

Para ele, os riscos são os mesmos que ocorrem com qualquer combustível quando não se seguem boas práticas: contaminação, formação de borras e falhas no sistema.

Em casos extremos, com grande contaminação de água no combustível, situação em que a drenagem da água acumulada no filtro de combustível já não é suficiente, recomenda-se a substituição do combustível do tanque, a lavagem do recipiente ou até do sistema de combustível.

"A limpeza periódica do tanque é uma prática recomendada para qualquer combustível, não apenas para misturas com biodiesel. Postos e veículos devem seguir procedimentos padronizados para inspeção e manutenção, garantindo a integridade do sistema", afirma o engenheiro da SAE.

A manutenção ocorre da seguinte forma: o tanque é retirado e levado para uma empresa de limpeza. Profissionais aplicam descontaminante e um jato de água sob pressão. Após a operação, é feita a secagem e o tanque retorna para montagem.

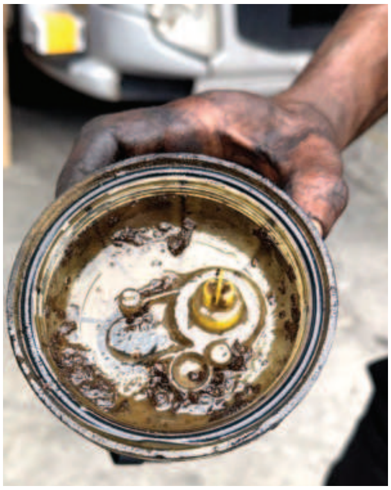
A periodicidade da lavagem varia de acordo com o uso do veículo e a qualidade do diesel utilizado. Geralmente, a necessidade da lavagem só é notada no momento da manutenção, em que ocorre o acúmulo no filtro.

"Fiz uma limpeza este ano em dois veículos", diz o frotista Correa. Segundo ele, "o custo maior é da oficina em desmontar e levar os tanques, mas fica em torno de R$ 600 cada", na região de Mauá, na Grande São Paulo.

Questionado sobre o uso de aditivos, o professor da FEI afirma que "o produtor já deve adicionar aditivo antioxidante ao biodiesel, conforme prescreve a resolução ANP nº 920 de 2023. O dono do veículo pode utilizar os aditivos indicados pelas fabricantes no Manual do Proprietário, mas este uso é dispensável em condições normais de utilização do veículo, quando não há longos períodos sem utilização, o que garante a renovação frequente do combustível do tanque".

A SAE Brasil também condena improvisar com aditivos disponíveis no mercado. Apenas os aditivos homologados pelos fabricantes de combustíveis ou pelas montadoras devem ser utilizados, pois são desenvolvidos para garantir compatibilidade e desempenho. A periodicidade do uso deve seguir as orientações do fabricante do veículo e do combustível.

Os especialistas dizem que veículos mais antigos podem utilizar B15 normalmente. Em muitos casos, o biodiesel contribui para reduzir a emissão de fumaça preta, graças à presença de oxigênio na molécula.



A borra que aparece nos componentes do motor indica diesel contaminado

Cuidados

De forma geral, os especialistas recomendam:

- Evite deixar o tanque cheio por mais de 30 dias parado.
- Fique atento ao filtro de combustível e sua troca.
- Em caso de contaminação, se identificar algo diferente no filtro ou perda de potência do veículo, procure ajuda profissional.
- A lavagem periódica do tanque pode ser uma solução.
- Além dos cuidados com o combustível, o plano de manutenção dos veículos deve ser seguido à risca, lembrando que a especificação correta do combustível e dos lubrificantes é fundamental para a vida útil dos sistemas de pós-tratamento de emissões de poluentes.

Histórico

Sancionada em 2024, a Lei do Combustível do Futuro incentiva a produção e o uso de biocombustíveis. Mas o diesel passou a ter a adição obrigatória de biodiesel no Brasil a partir de 2004, em caráter experimental.

2005: Lei nº 11.097/2005 estabeleceu a mistura obrigatória

2008: início da mistura de 2%

2010: de 2% para 5%

2018: de 5% para 7%

2021: de 7% para 10%

2023: de 10% para 12%

2024: de 12% para 14%

2025: de 14% para 15% (B15)

2030: há discussões sobre potencial aumento para 20-25% a partir de 2030

ines249

Taos: uma boa pedida para quem quer um carro familiar espaçoso

A PARTIR DE R$ 214.000 (2022)

VOLKSWAGEN TAOS

O SUV médio da Volks agrada pelo desempenho, conforto e segurança: só não avançou mais em razão da forte concorrência

– POR **FELIPE BITU**

Posicionado entre o T-Cross e o Tiguan, o Taos chegou ao mercado em 2021 no segmento do consolidado Jeep Compass. Importado da Argentina, o SUV médio não alcançou a popularidade almejada, mas cativou uma legião de entusiastas.

Baseado na plataforma MQB (a mesma do Jetta), o Taos conquista pela dirigibilidade apurada e pelo generoso espaço para passageiros e bagagem (498 l), embora o acabamento interno pudesse ser mais caprichado.

A mecânica é velha conhecida das oficinas de reparação independente, apresentando poucos defeitos e facilidade de manutenção. O motor é o EA211 flex 1.4 turbo com o câmbio automático de seis marchas. Seus 25,5 kgfm e 150 cv levam os 1.420 kg do SUV a acelerar de 0 a 100 km/h em 10,2 s. Tudo sem abrir mão das boas médias de consumo: 11,4 km/l na cidade e 14,3 km/l na estrada (gasolina).

A versão mais popular é a topo Highline, que traz rodas diamantadas, frisos cromados, piloto automático adaptativo, frenagem autônoma, bancos de couro (imitação), bancos dianteiros com aquecimento, banco do motorista com ajustes elétricos, grade iluminada por leds, faróis inteligentes IQ Light, painel Active Info Display com tela de 10,25”, iluminação ambiente na cabine, seletor de modos de condução e detector de pontos cegos. Faça questão do teto solar panorâmico, único opcional desta versão.

Mais simples, a Comfortline mantém seis airbags, piloto automático, ar-condicionado bizona (com saídas de ar para o banco traseiro), chave presencial, multimídia VW Play com tela de 10”, detector de fadiga, carregador de celular por indução, faróis com acendimento automático de led, limpadores de para-brisa automáticos, rodas pintadas, sistema de som com seis alto-falantes, câmera de ré, retrovisor fotocrômico, sistema start-stop, regulagem do facho do farol, assistente de partida em rampa e retrovisor com ajuste elétrico com função tilt down.

Foram oferecidos dois pacotes de opcionais para essa versão: Conforto (bancos com imitação de couro, bancos dianteiros com aquecimento e banco do motorista com ajustes elétricos) e Segurança (piloto automático adaptativo e a frenagem autônoma).

Em 2021 o Taos foi o único modelo a alcançar 5 estrelas no Latin NCAP, com 90,23% em proteção de adultos e 89,90% em proteção de crianças.

Mesmo com tantas virtudes e poucos defeitos, a verdade é que o Taos não vendeu tão bem em razão da elevada competitividade do mercado. Apesar disso continua sendo uma ótima opção para quem deseja um veículo familiar espaçoso, seguro e que entrega certa dose de prazer ao volante.

ines249

Versão Highline foi a mais popular entre os primeiros compradores

FOTOS FERNANDO PIRES

ONDE O BICHO PEGA

CABEÇOTE
No motor 250 TSI a correia dentada e seu tensionador devem ser trocados após 120.000 km ou quatro anos e meio.

ARREFECIMENTO
A bomba d´água eventualmente apresenta falha na junta de vedação e o sensor de temperatura no bloco do motor pode contaminar o chicote elétrico e o módulo por capilaridade. A qualidade do fluido também preserva o trocador de calor do câmbio.

REMAPEAMENTO
O motor 250 TSI é um dos favoritos nas oficinas de preparação. O lado negativo é que modificações quase sempre comprometem a vida útil.

SUSPENSÃO
O sistema multilink traseiro requer precisão no alinhamento para não comprometer a estabilidade direcional na estrada. No eixo dianteiro, verifique o estado geral de buchas, batentes, bieletas e fixações da barra estabilizadora.

RECALLS
Foram três, envolvendo o sistema de fixação dos bancos dianteiros, fixação do espelho retrovisor interno e falha no mecanismo do retrovisor externo do lado direito. Consulte o número do chassi no site do fabricante.

PREÇO MÉDIO DOS USADOS*

MODELO	2022	2023	2024	2025
COMFORTLINE 250	114.572	131.026	141.738	161.817
HIGHLINE 250	134.868	142.530	161.312	184.393

* VALORES EM REAIS CALCULADOS PELA FIPE BRASIL PARA A COMPRA PELO PARTICULAR

PREÇO DAS PEÇAS

PEÇAS	ORIGINAL	PARALELO
PARA-CHOQUE DIANTEIRO	R$ 2.927	R$ 1.883
FAROL (cada)	R$ 3.940	R$ 2.424
PASTILHAS DE FREIO (jogo dianteiro)	R$ 1.172	R$ 227
DISCO DE FREIO (par)	R$ 1.097	R$ 811
AMORTECEDORES (jogo)	R$ 5.257	R$ 1.656

A VOZ DO DONO

NOME: Euler de Almeida Barbosa
IDADE: 47 anos
PROFISSÃO: diretor de tecnologia
CIDADE: Piracicaba (SP)

O QUE EU ADORO

"É um autêntico VW: pelo desempenho e dinâmica nem de longe você lembra que está dirigindo um espaçoso SUV de 150 cv. Realmente muito ágil e muito estável para um veículo familiar. O pós-venda é excelente."

O QUE EU ODEIO

"O padrão de acabamento não está à altura do conjunto: poderia ser muito melhor. O carregamento por indução não funciona com iPhone e o valor das peças de reposição está mais para Audi do que VW."

NÓS DISSEMOS

ABRINDO
O LEQUE

JULHO DE 2021 (QR 747) "Por ser feito sobre a plataforma do Jetta, o SUV herda todas as características dinâmicas do sedã. Entre elas a direção precisa, direta e leve, e um conjunto de suspensão que vai pelo mesmo caminho, com boa absorção dos impactos, mas firme, privilegiando a estabilidade e não deixando que a carroceria role com facilidade nas curvas. Isso também acontece graças à suspensão traseira multilink [...]"

PENSE TAMBÉM EM UM...

JEEP COMPASS A versão Longitude 2.0 Flex gera 155/166 cv, mas quem roda por caminhos difíceis deve escolher o motor 2.0 diesel de 170 cv e 35,7 kgfm, sempre associado ao câmbio automático de nove marchas e à desejada tração 4×4 com quatro ajustes de condução. A primeira fase do Compass seguiu até o final de 2020, quando o SUV foi reestilizado e recebeu o motor 1.3 GSE turbo flex de 185 cv no lugar do antigo 2.0.

ines249

CARBONO NEGATIVO

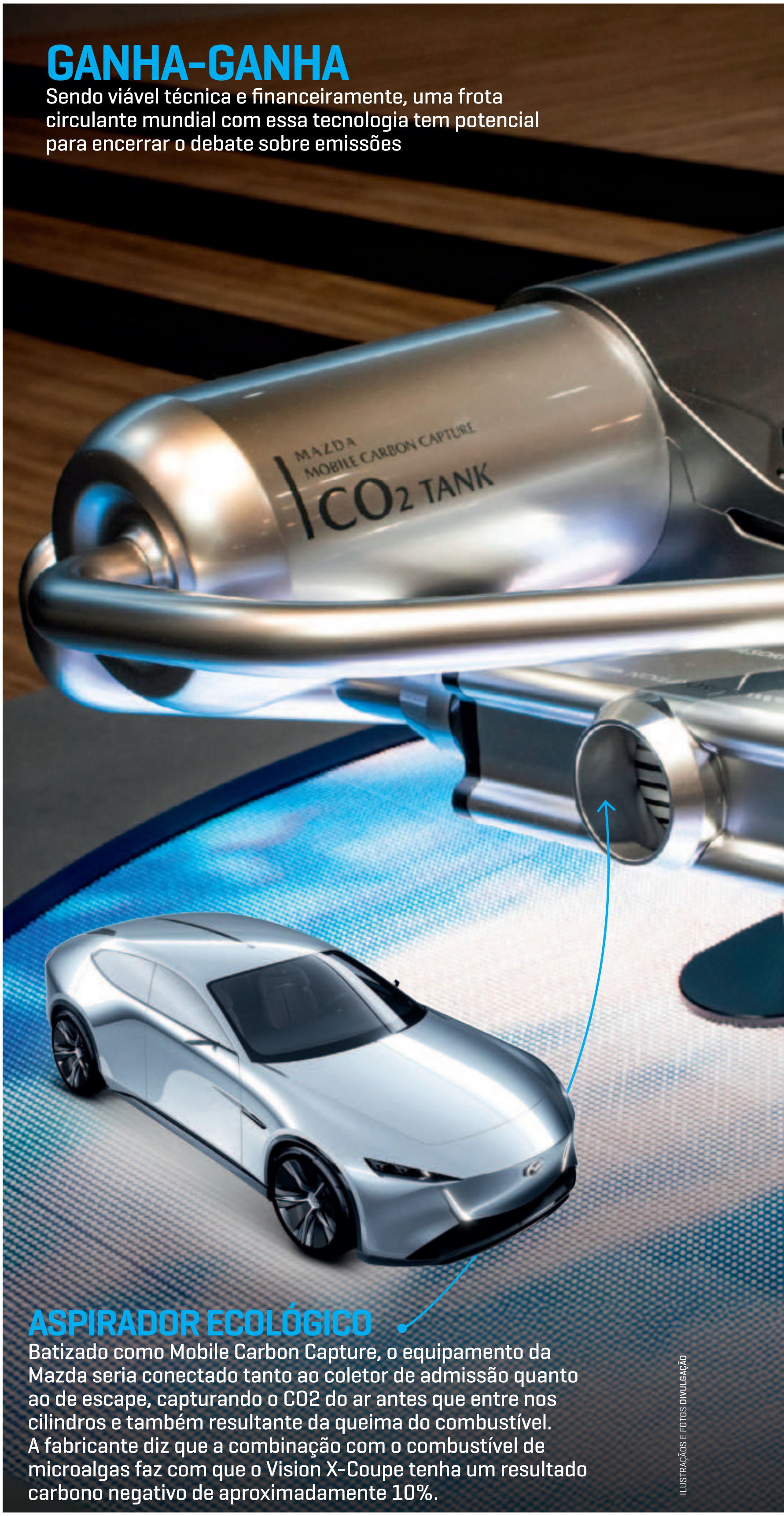
Mazda quer ir além de reduzir a emissão de CO2, criando uma tecnologia que limpa o ar ao sugar os gases de efeito estufa da atmosfera – POR **NICOLAS TAVARES**

O termo descarbonização normalmente é usado para se referir a alguma medida, atitude, processo para diminuir a geração de carbono pela atividade humana. O melhor emprego dessa palavra, porém, agora está sendo dado pela japonesa Mazda ao propor uma tecnologia que não só reduz ou elimina a geração de CO2, em funcionamento, mas ajuda a retirar o gás do efeito estufa da atmosfera.

A Mazda apresentou sua proposta no mês passado, durante o Salão do Automóvel de Tóquio, o Japan Mobility Show. O conceito Vision X-Coupe é um modelo híbrido plug-in (PHEV), equipado com dois motores rotativos turbo, a combustão, e um elétrico que, juntos, somam 503 cv de potência. Para conseguir o patamar de emissões negativo, ele combina duas tecnologias distintas. A primeira, por si só, já é bem surpreendente, porque é baseada no uso de combustível sintético produzido por microalgas. E a segunda, ainda mais admirável, é o emprego de uma máquina integrada ao carro capaz de capturar o dióxido de carbono diretamente do ar enquanto o veículo se move. Esse carbono capturado é então armazenado em cartuchos para outros usos.

O CO2 capturado pode, teoricamente, ser usado como matéria-prima na produção de mais combustíveis sintéticos, por exemplo, criando um ciclo fechado e negativo.

O Vision X-Coupe é um cupê de quatro portas e quatro bancos individuais, com autonomia para rodar 800 km no modo híbrido ou 160 km no modo puramente elétrico. Ele mede 5 m de comprimento, 2 m de largura, 1,5 m de altura e tem 3 m de entre-eixos.



GANHA-GANHA

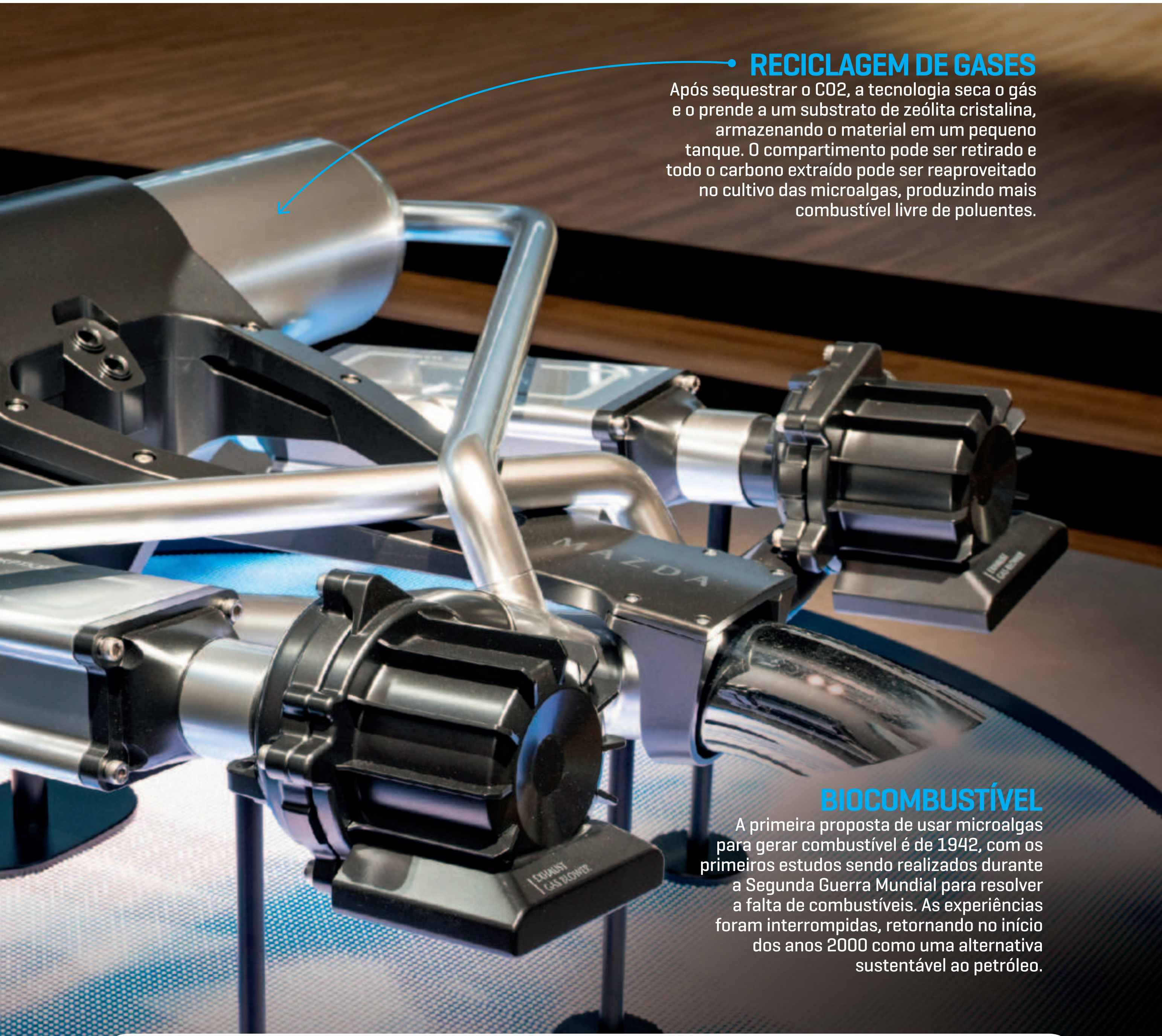
Sendo viável técnica e financeiramente, uma frota circulante mundial com essa tecnologia tem potencial para encerrar o debate sobre emissões

ASPIRADOR ECOLÓGICO

Batizado como Mobile Carbon Capture, o equipamento da Mazda seria conectado tanto ao coletor de admissão quanto ao de escape, capturando o CO2 do ar antes que entre nos cilindros e também resultante da queima do combustível. A fabricante diz que a combinação com o combustível de microalgas faz com que o Vision X-Coupe tenha um resultado carbono negativo de aproximadamente 10%.

ILUSTRAÇÕES E FOTOS DIVULGAÇÃO

ines249


MAZDA
EXHAUST GAS BLOWER

RECICLAGEM DE GASES

Após sequestrar o CO2, a tecnologia seca o gás e o prende a um substrato de zeólita cristalina, armazenando o material em um pequeno tanque. O compartimento pode ser retirado e todo o carbono extraído pode ser reaproveitado no cultivo das microalgas, produzindo mais combustível livre de poluentes.

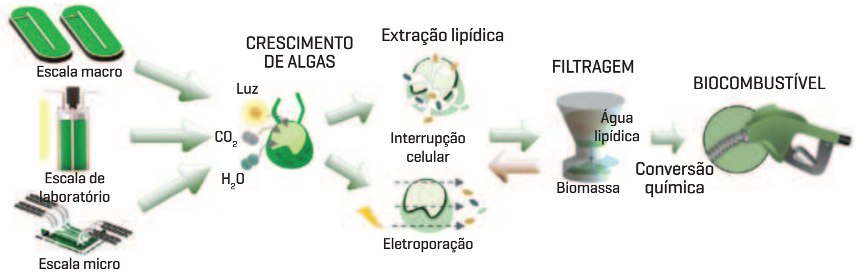
BIOCOMBUSTÍVEL

A primeira proposta de usar microalgas para gerar combustível é de 1942, com os primeiros estudos sendo realizados durante a Segunda Guerra Mundial para resolver a falta de combustíveis. As experiências foram interrompidas, retornando no início dos anos 2000 como uma alternativa sustentável ao petróleo.

DEVORADOR DE CO2

A principal característica das microalgas é a alta taxa de fixação de carbono durante a fotossíntese em comparação às plantas terrestres. Uma pesquisa realizada na Sérvia em 2022 concluiu que as algas são de 10 a 50 vezes mais eficazes e que um biorreator de 2 m² é equivalente a uma árvore adulta.

BIORREATORES DE MICROALGAS EM MÚLTIPLAS ESCALAS


Escala macro
Escala de laboratório
Escala micro
CRESCIMENTO DE ALGAS
Luz
CO_2
H_2O
Extração lipídica
Interrupção celular
Eletroporação
FILTRAGEM
Água lipídica
Biomassa
BIOCOMBUSTÍVEL
Conversão química

ines249

DESGASTE UNIFORME

Por que é necessário fazer rodízio de pneus? – LUCAS GOULART, LAVRAS (MG)

O rodízio é uma tentativa de uniformizar o desgaste dos pneus, para possibilitar que eles durem mais, conservando suas propriedades, que garantem a segurança (frenagem e dirigibilidade) e o conforto (maciez e ruído) do carro. O rodízio deve seguir o esquema e a quilometragem recomendados pelo fabricante do veículo, conforme consta no Manual do Proprietário. Nem todos os fabricantes recomendam que se faça rodízio. Um desses casos, inclui modelos que usam pneus de medidas diferentes, entre os eixos, por exemplo. Há também quem questione o fato de os pneus trocarem de lugar depois de já apresentarem desgaste característico da posição que ocupam no carro. O consumo da borracha varia de acordo com o sistema de tração (dianteiro ou traseiro), a distribuição de peso do veículo e até o lado em que o pneu foi instalado no carro (nas curvas, os pneus do lado externo percorrem uma distância maior, sendo que, no eixo de tração, esse dado é ainda mais relevante – é certo que a direção das curvas se alternam durante a rodagem, mas a tendência é de que o número de manobras predomine para o lado da mão de direção do trânsito). O rodízio também só faz sentido considerando que os pneus são regularmente calibrados, rodas são alinhadas e balanceadas e sistemas como freios, direção e suspensão são mantidos em bom estado de funcionamento.

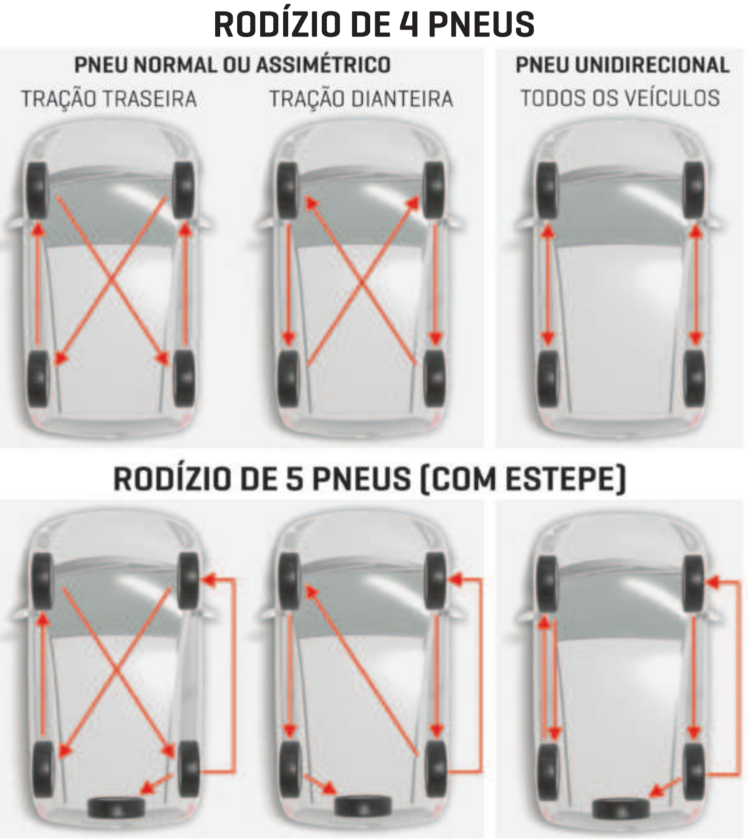


ILUSTRAÇÃO JONATAN SARMENTO

O que é internet nativa, nos carros? – HUGO SILVA, VITÓRIA (ES)

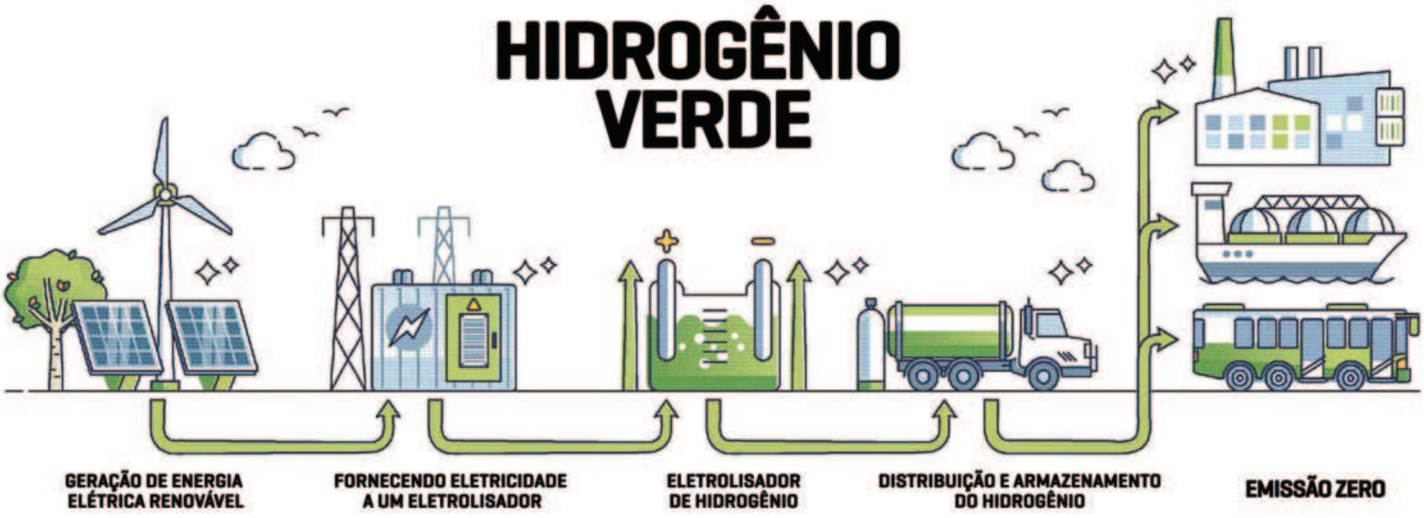
Dizemos que um carro tem internet nativa quando ele possui seu próprio chip de conexão, permitindo que o motorista acesse à rede de computadores sem precisar de um celular. Esse sistema usa o chip de uma operadora, tal qual um celular, e um modem 4G ou 5G, instalado dentro do carro, que fornece conexão wi-fi para os dispositivos do carro e outros como laptops, tablets smartphones. Um pacote de dados é fornecido pela fabricante do carro, em parceria com uma operadora, mediante pagamento. A principal vantagem desse sistema é a qualidade do sinal a bordo. Mas também evita o uso do pacote de dados do celular pessoal do motorista.

Serviços
Conta
Chamada para assistente
Roteador Wi-Fi
4G LTE
19° | 10:19

O carro se torna um roteador

ines249

Qual a diferença do chamado hidrogênio verde? – ALEXANDRE MENDES, TAUBATÉ (SP)


HIDROGÊNIO VERDE
GERAÇÃO DE ENERGIA ELÉTRICA RENOVÁVEL
FORNECENDO ELETRICIDADE A UM ELETROLISADOR
ELETROLISADOR DE HIDROGÊNIO
DISTRIBUIÇÃO E ARMAZENAMENTO DO HIDROGÊNIO
EMISSÃO ZERO

Assim como acontece com a energia elétrica, que pode ser gerada a partir de diferentes fontes – usinas térmicas, hidrelétricas, eólicas, solares –, a neutralidade do hidrogênio depende de como ele é produzido. Atualmente, a maior parte do hidrogênio consumido no mundo deriva de metano, extraído de gás natural, GLP ou nafta, de origem fóssil, portanto. É assim porque o custo de sua produção é menor se comparado ao de outros tipos de hidrogênio mais limpos. Esse gás fóssil é conhecido como hidrogênio cinza ou SMR (Steam Methane Reforming) standard. Mas é possível também obter metano de biomassa, mas o chamado hidrogênio verde é extraído da água, por meio da eletrólise das moléculas.

Para ser considerado totalmente limpo, o hidrogênio verde, por sua vez, depende da energia elétrica empregada em sua produção, a qual também deve ser limpa.

Além desses dois tipos, cinza e verde, há também o hidrogênio que se convencionou classificar de azul, o qual está em patamares intermediários no que diz respeito aos teores de carbono. Uma das variações de hidrogênio azul é composta por SMR standard com 60% de CO_2 capturado da atmosfera. E outra, mais limpa, usa SMR standard com 95% de CO_2 capturado diretamente das fontes geradoras, antes de ser lançado na atmosfera (pode ser retirado da chaminé de uma fábrica, por exemplo).

Como eu sei se está na hora de trocar a bateria do meu carro? – GABRIEL HASSAN, ARAÇATUBA (SP)

Diversos fatores influenciam na durabilidade das baterias, como a frequência de uso do carro, a utilização dos diferentes sistemas elétricos a bordo e até as temperaturas climáticas. Em geral, uma bateria dura entre três e cinco anos, de acordo com os fabricantes. Mas, antes de faltar, as baterias costumam dar sinais de que precisam ser trocadas. Segundo a Moura, os sinais mais clássicos são a dificuldade na partida – você nota certa demora para ligar o motor, tendo às vezes que insistir na ignição para o carro pegar. Outra evidência de problemas são percebidas no funcionamento de outros dispositivos elétricos, como faróis com luz fraca ou piscando, vidros lentos na subida e ar-condicionado perdendo eficiência. Ao notar qualquer um desses problemas, procure um autoelétrico para evitar ficar sem bateria.

Fique atento aos sinais de fraqueza

FOTOS FERNANDO PIRES, MARCO DE BARI E DIVULGAÇÃO

ines249

A falta de peças atinge um dos modelos mais vendidos da marca

CARRO NOVO, DANO ANTIGO

Proprietários de Dolphin reclamam da falta de peças e despreparo nas concessionárias BYD

– POR **WALDEZ CARMO AMORIM**

Junto com o crescimento das marcas chinesas vem o aumento das reclamações da falta de peças e problemas no atendimento prestado nas concessionárias, como relata a dona de um BYD Dolphin Plus 2024, do Rio de Janeiro (RJ), que pediu para não se identificar. "Economizei durante muitos anos para comprar um carro zero, que, em menos de seis meses, precisei viajar três vezes até a concessionária com problemas", disse. "Só na quarta visita solicitaram a peça, mas eu não voltei à oficina por estar com a saúde mental abalada, e preferi vender o carro e não pensar mais no assunto", lamenta a proprietária.

Reclamações de clientes que visitam as concessionárias várias vezes sem ter seus carros reparados são comuns, como afirma o bancário Evandro Antônio Ferronato, de Caxias do Sul (RS), dono de um BYD Dolphin 2024. "Desde que meu carro estava com 2.000 quilômetros, ele apresenta ruídos nas pinças de freio sempre que trafego em vias com ondulações ou paralelepípedos", conta Evandro. "Hoje, com mais de 20.000 quilômetros rodados, e mais de quatro visitas às concessionárias, o problema persiste", revela.

O problema piora quando o proprietário, não tendo opção, precisa usar o carro mesmo defeituoso, como após uma colisão, por exemplo, como é o caso da empresária Diane Fabiana Zimpel, de Igrejinha (RS), dona de um BYD Dolphin 2023. "Bateram na traseira do nosso carro no dia 8 de junho de 2024, a seguradora autorizou o conserto em 24 de junho, mas, só devolveram o veículo reparado no dia 15 de outubro, ou seja, após quatro meses de espera", protesta Diane, que, segundo conta, ainda ouviu do funcionário da oficina a sugestão para recuperar as peças, para agilizar o conserto.

Questionada sobre os relatos dos proprietários que reportaram as falhas, a BYD respondeu que as ocorrências analisadas foram apuradas e constatou-se a necessidade de peças adicionais, características normais de funcionamento ou de fatores externos sem cobertura de garantia. E que, nas situações pendentes, os clientes foram informados e estão sendo acompanhados pelas concessionárias.

O POVO RECLAMA

"Participo de um grupo de carros elétricos da BYD e, infelizmente, a maioria sofre com os problemas na caixa de direção e amortecedores. Meu carro com menos de um ano teve o problema na caixa de direção e tive garantia, porém, seis meses depois, apresentou a mesma falha e a concessionária informou que não tem mais garantia."
Relato editado do proprietário de um BYD Dolphin 2024, de Vespasiano (MG), no Reclame Aqui

"Tive um acidente e levei para uma concessionária BYD. Mas não me entregam o carro por falta de um farol. Segundo o atendente, as outras peças chegaram, mas o farol não. Inadmissível uma montadora não ter o farol do carro mais vendido. O pós-venda da BYD me decepcionando mais uma vez!"
Relato editado do proprietário de um BYD Dolphin Mini 2024, de João Pessoa (PB), no Reclame Aqui

FOTO FERNANDO PIRES

ines249

EDITORA Abril
Fundada em 1950

Publisher: Fábio Carvalho
CEO: Mauricio Lima

QUATRO RODAS

Diretor de redação: Paulo Campo Grande

Editor: Henrique Rodriguez **Editor Assistente:** Guilherme Fontana **Repórteres:** João Vitor Ferreira Mauro Balhessa e Nicolas Tavares **Estagiária:** Cristiane Barreto **Editor de arte:** Fabio Paiva **Editor de vídeo e Fotografia:** Fernando Pires **Piloto de Teste:** Leonardo Barboza
www.quatrorodas.com.br • www.youtube.com/quatrorodas • Instagram: @quatro_rodas

---

"VP DE PUBLISHING (CPO)" Andrea Abelleira **"DIRETOR DE TECNOLOGIA "** Filipe Gomes, **"DIRETOR DE DISTRIBUIÇÃO E NOVOS NEGÓCIOS"** Erik Carvalho, **"DIRETOR DE PUBLICIDADE"** Ciro Hashimoto, **"DIRETOR DE ASSINATURAS"** Alberto Pirro, **"GERENTE EXECUTIVA DE PROJETOS ESPECIAIS"** Juliana Caldas.

Redação e Correspondência: Av. Alcides Sangirardi, 301, Usina São Paulo – Espaço C, Cidade Jardim, São Paulo/SP, CEP 05672-015

QUATRO RODAS 800 (ISSN 0033-5908), ano 66, é uma publicação mensal da Editora Abril. QUATRO RODAS não admite publicidade redacional.

IMPRESSA NA PLURAL INDÚSTRIA GRÁFICA LTDA. Av. Marcos Penteado de Ulhôa Rodrigues, 700, Tamboré, Santana de Parnaíba, SP, CEP 06543-001

IVC | GoRead

GRUPO Abril

www.grupoabril.com.br

QUATRO RODAS

Às suas ordens

Vendas Assinaturas
www.assineabril.com.br

Vendas corporativas e vendas em lote:
assinaturacorporativa@abril.com.br

Atendimento exclusivo para assinantes:
minhaabril.com.br

WhatsApp: (11) 3584-9200
Telefones: SAC (11) 3584-9200
Renovação 0800 7752112

De segunda a sexta-feira,
das 9h às 17h30

atendimento@abril.com.br

EDIÇÕES ANTERIORES
Todo acervo publicado de Quatro Rodas está no App Quatro Rodas. Baixe aqui:

Apple Store **Play Store**

LICENCIAMENTO DE CONTEÚDO
Para adquirir os direitos de reprodução de textos e imagens, envie um e-mail para:
licenciamentodeconteudo@abril.com.br

LICENCIAMENTO DE MARCA
Para inserir as marcas do Grupo Abril em produtos e negócios, envie um e-mail para:
licenciamento@abril.com.br

PARA ANUNCIAR NO ESPAÇO DIGITAL E IMPRESSO
e-mail: publicidade@abril.com.br

TRABALHE CONOSCO
https://talentosabril.vagas.solides.com.br

ines249

México é o destino da maior parte do volume exportado pelas montadoras nacionais

FOTO DIVULGAÇÃO

TIPO EXPORTAÇÃO

O Brasil deve fechar o ano com crescimento nas vendas para os países vizinhos

– POR **JOÃO VITOR FERREIRA**

Fazia tempo que o Brasil não exportava tantos veículos. Mas, nos últimos tempos, a coisa engrenou e, mesmo com um cenário instável, as perspectivas são boas para o fechamento do ano, segundo a Anfavea (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores).

No mês de agosto, foram exportados 57,1 mil veículos, resultando em um acumulado de 378,2 mil unidades, número 55% maior do que o registrado entre janeiro e agosto de 2024. Em setembro, o comércio também foi bom, mas os volumes cresceram menos: 52,5 mil unidades foram exportadas, chegando ao acumulado de 430,8 mil exportações, um aumento de 51,6% em relação ao mesmo período do ano anterior.

Do ponto de vista da estratégia da indústria, o bom desempenho das exportações foi importante porque compensou uma pequena queda observada nas vendas no mercado interno.

O fim do acordo bilateral com a Colômbia, em outubro, já está interferindo no ritmo dos negócios. A Colômbia é o terceiro maior comprador de veículos do Brasil, atrás somente do México, em primeiro, e Argentina, em segundo.

Em outubro, o número de exportações foi de 40,6 mil unidades, 23% a menos do que em setembro. Segundo a Anfavea, muito disso se deve ao fim do acordo citado, que fez com que os embarques para a Colômbia tivessem uma queda de 92%. A boa notícia é que os governos de Brasil e Colômbia já concordaram em manter a isenção tarifária, permitindo que até 50.000 veículos cheguem ao país vizinho sem nenhuma tributação.

No geral, mesmo com os reveses recentes, o saldo é positivo. Desde o início do ano, o Brasil já soma 471,4 mil veículos exportados, um crescimento de 43,8% em comparação com o período de janeiro a outubro de 2024. Mais que isso, essa já é a quarta melhor marca desde o ano 2000.

Para 2026, as expectativas são boas, mas isso não significa um céu de brigadeiro. O México, por exemplo, está passando por uma desaceleração na economia, que terá reflexos nas vendas de automóveis. QR

RANKING DE OUTUBRO

Os automóveis e comerciais leves mais vendidos do mês

COLOCAÇÃO		UNIDADES	VARIAÇÃO
1	FIAT STRADA	14.041	=
2	VW TERA	10.162	+4
3	FIAT ARGO	9.981	=
4	HYUNDAI HB20	9.687	=
5	VW POLO	9.150	-3
6	HYUNDAI CRETA	8.679	+4
7	CHEVROLET ONIX	7.439	+1
8	VW T-CROSS	7.113	+11
9	HONDA HR-V	6.711	+8
10	VW SAVEIRO	6.437	-5
11	FIAT MOBI	6.277	+7
12	JEEP COMPASS	6.257	+2
13	FIAT TORO	5.915	+2
14	CHEVROLET ONIX PLUS	5.853	+2
15	NISSAN KICKS	5.721	-6
16	FIAT FASTBACK	5.666	-3
17	HYUNDAI HB20S	5.517	+6
18	RENAULT KWID	5.316	-6
19	CHEVROLET TRACKER	5.290	-8
20	TOYOTA HILUX	5.204	+2
21	JEEP RENEGADE	4.263	-1
22	VW NIVUS	4.257	-1
23	CAOA CHERY TIGGO 7	4.248	+2
24	FIAT PULSE	3.965	=
25	VW VIRTUS	3.615	+5

+2 Posições em relação ao mês anterior
-2 Posições em relação ao mês anterior
= Mesma posição em relação ao mês anterior
*Primeira vez a aparecer no ranking

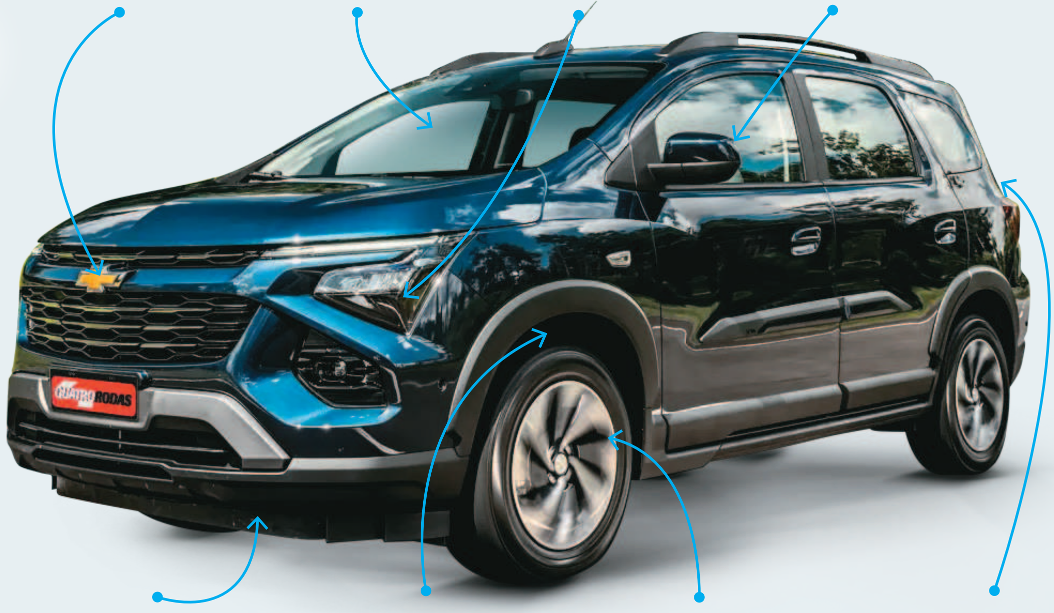
Pesquisa: Fenabrave

QUEM CHEGA

CHEVROLET TRACKER PRO A nova versão do Chevrolet Tracker chega como uma série limitada, custando R$ 129.990. Ela fica imediatamente acima da versão Turbo AT e tem o mesmo pacote básico de equipamentos. Entretanto, ela busca ser esteticamente mais refinada, trazendo rodas de liga leve de 17 polegadas e rack de teto na cor preta. O motor é o 1.0 turbo de 115 cv e 18,9 kgfm.

ines249

RAIO X: CHEVROLET SPIN PREMIER R$ 160.990


PARA-CHOQUE DIANTEIRO
R$ 970
PARA-BRISA
R$ 2.981
FAROL ESQUERDO
R$ 7.218
RETROVISOR ESQUERDO
R$ 2.038
KIT DE EMBREAGEM
R$ 1.572
AMORTECEDOR DIANTEIRO
R$ 2.451
PASTILHAS DE FREIO
R$ 1.318
LANTERNA TRASEIRA DIREITA
R$ 2.205

FOTOS DIVULGAÇÃO E FERNANDO PIRES ILUSTRAÇÃO FABIO BLACK/MIDJOURNEY

A Chevrolet Spin 2026 já passa dos R$ 160.000. É consideravelmente mais cara que o Citroën C3, seu rival direto, porém ela oferece mais recursos, como frenagem autônoma, alerta de ponto cego e de saída de faixa, além de seis airbags. O motor é o 1.8 aspirado de 111 cv, um velho conhecido que, segundo a marca, ainda agrada os clientes. O que assusta é o alto valor da cesta de peças, próximo aos R$ 20.000, enquanto consumo, seguro e revisões estão dentro da normalidade.

QUANTO CUSTA PARA MANTER?

REVISÕES ATÉ 60.000 KM	**R$ 5.444**
SEGURO	**R$ 2.493**
CESTA DE PEÇAS	**R$ 19.181**
CONSUMO (KM/L)	**10,5 (URB.) / 13,4 (ROD.)**

FORD MAVERICK LARIAT HYBRID Só faltava a versão híbrida para completar a atualização da família Ford Maverick. A versão híbrida recebe o mesmo visual das demais versões, além de ficar mais equipada. Outra novidade é que o motor elétrico está mais potente, mas a potência combinada com o motor 2.5 aspirado ainda é de 194 cv. Fora isso, a picape também ganha tração 4x4.

RANGE ROVER VELAR 2026 Depois do Evoque, chegou a vez da JLR (novo nome da Jaguar Land Rover) refinar o Velar. Agora, o SUV chega apenas na versão mais cara, a Autobiography, que custa R$ 773.069. As principais novidades estão no interior, que adota materiais ainda mais nobres, como a madeira e o couro Windsor visto nas portas. Além disso, o sistema de som Meridian agora vem de fábrica.

GWM HAVAL H6 O híbrido mais vendido do Brasil está renovado. A nova versão do GWM Haval H6 revitaliza o SUV com uma nova dianteira, idêntica à do modelo chinês. Mas a montadora optou por não alterar a parte traseira. Ele também ganha nova central multimídia, com sistema operacional da própria GWM, um novo console central e novas calibrações para a suspensão, um pedido dos clientes.

ines249

ENTENDA NOSSA TABELA

Tabela Preço sugerido pela fábrica para o pacote básico daquela versão, válido para o Brasil, exceto São Paulo · **Desv.** variação entre os preços de tabela do modelo novo e do seminovo anunciado por lojistas doze meses depois (valores com sinal +, indicam valorização) · **Câmbio** tipo e número de marchas do câmbio que equipa a versão · **AEB** frenagem autônoma de emergência · **S&S** sistema start-stop · **MM** central multimídia · **AB** número de airbags de série na versão · ☑ item de série · **0** item opcional · **-** item não disponível · entre parênteses, país de fabricação do veículo

AGRALE · 35 Concessionárias · (54) 32388000

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Marruá 2.8 AM 4X4 CD 150cv (BRA)	428.705	-	MT5	-	-	-	0
Marruá 2.8 AM 4X4 300 150cv (BRA)	378.045	-	MT5	-	-	-	0

AUDI · 42 Concessionárias · 08007772834

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
A3 Sedan 2.0 Performance Black 204cv (ALE)	344.990	-7,68%	DCT7	☑	☑	☑	6
A3 Sedan 2.0 Advance 204cv (ALE)	294.990	-	DCT7	☑	☑	☑	6
A3 Sedan 2.0 Performance 204cv (ALE)	324.990	-	DCT7	☑	☑	☑	6
A3 Sportback 2.0 S Line 204cv (ALE)	329.990	-	DCT7	☑	☑	☑	6
A3 Sportback 2.0 Performance Black 204cv (ALE)	349.990	-1,05%	DCT7	☑	☑	☑	6
A5 Sedan 2.0 Performance S Line 272cv (ALE)	379.990	-	DCT7	☑	☑	☑	6
Q3 2.0 Prestige TFSI quattro 231cv (BRA)	299.990	-2,73%	DCT6	☑	☑	☑	6
Q3 2.0 Performance TFSI quattro 231cv (BRA)	333.990	-2,11%	DCT6	☑	☑	☑	6
Q3 2.0 Perform. Black P. TFSI quattro 231cv (BRA)	359.990	-1%	DCT6	☑	☑	☑	6
Q3 2.0 Sportback P. TFSI quattro 231cv (BRA)	353.990	-0,94%	DCT6	☑	☑	☑	6
Q3 2.0 Sportback P. B. P. TFSI quattro 231cv (BRA)	379.990	-1,94%	DCT6	☑	☑	☑	6
Q5 2.0 Advanced TFSI quattro 265cv (MEX)	424.990	-6,14%	DCT7	☑	☑	☑	6
Q5 2.0 S-Line TFSI quattro 265cv (MEX)	484.990	-11,23%	DCT7	☑	☑	☑	6
Q5 2.0 S-Line Black TFSI quattro 265cv (MEX)	468.990	-7,14%	DCT7	☑	☑	☑	6
Q5 2.0 Perform. TFSIe quattro PHEV 367cv (MEX)	480.990	-	DCT7	☑	☑	☑	6
Q5 2.0 P.Black TFSIe quattro PHEV 367cv (MEX)	502.990	-	DCT7	☑	☑	☑	6
Q5 2.0 S.b. P. TFSIe S tronic PHEV 374cv (MEX)	510.990	-	DCT7	☑	☑	☑	6
Q5 2.0 S.b. P. B. TFSIE S tronic PHEV 367cv (MEX)	532.990	-	DCT7	☑	☑	☑	5
Q6 e-tron Performance quattro 387 cv (ESL)	559.990	-	AT1	☑	☑	☑	8
Q6 e-tron Perform. Black quattro 387 cv (ESL)	624.990	-	AT1	☑	☑	☑	8
Q7 3.0 S.Line TFSI quattro 340cv (ESL)	715.990	+1,04%	AT8	☑	☑	☑	6
Q8 3.0 Perform. Black TFSI quattro 340cv (ESL)	794.990	-1,84%	AT8	☑	☑	☑	8
Q8 e-tron Performance Black quattro 408 cv (ESL)	699.990	-	AT1	☑	☑	☑	10
Q8 e-tron Sportback PB. quattro 408 cv (ESL)	729.990	-	AT1	☑	☑	☑	10
e-Tron GT quattro 408 cv (BEL)	769.990	-6,27%	AT1	☑	☑	☑	10
RS e-tron GT quattro 598cv (ALE)	1.104.990	-14,54%	AT2	☑	☑	☑	10
RS6 Avant Perform. 4.0 TFSI quattro 600cv (ALE)	1.251.990	-9,07%	AT8	☑	☑	☑	6
RS Q8 TFSI Triptronic quattro 600cv (ALE)	1.339.990	10,20%	AT8	☑	☑	☑	10

ASTON MARTIN · 1 Concessionária · (11) 3627-3040

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
DBX707 707cv (GAL)	3.800.000	-	DCT9	☑	☑	☑	6
Vantage Coupe 510cv (ING)	2.800.000	-	AT8	☑	-	☑	6
DB12 Coupe 680cv (GAL)	3.500.000	-	AT8	☑	☑	☑	6
Vanquish 835cv (ING)	5.400.000	-	AT8	☑	-	☑	8

BMW · 51 Concessionárias · 08007073578

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
118i M Sport 140cv (ALE)	320.950	-	DCT7	☑	☑	☑	6
220i Gran Coupé M Sport 184cv (ALE)	320.950	-	DCT7	☑	☑	☑	6
320i GP 184cv (BRA)	346.950	-	AT8	☑	☑	☑	6
320i M SPORT 2.0 AT 184cv	387.950	-	AT8	☑	☑	☑	6
320i Sport GP 184 cv (BRA)	365.950	-	AT8	☑	☑	☑	6
330e M Sport PHEV 252 cv (MEX)	455.950	-	AT8	☑	☑	☑	6
420i Cabrio M Sport 460 cv (ALE)	504.950	-	AT8	☑	☑	☑	6
530e Cabrio M Sport 292 cv (ALE)	602.950	-	AT8	☑	☑	☑	6
X1 sDRIVE 20i X GP 204cv	319.950	-	AT8	☑	☑	☑	6
X1 sDrive 20i X Line 204cv (BRA)	362.950	-12,86	AT8	☑	☑	☑	6
X1 sDrive 20i M Sport 204cv (BRA)	383.950	-11,48%	AT8	☑	☑	☑	6
X2 M35i xDRIVE 2.0 306 cv	533.950	-	AT8	☑	☑	☑	6
X2 sDrive 20i M Sport 204cv (BRA)	407.950	-11,48%	AT8	☑	☑	☑	6
X3 M50i 381cv (BRA)	625.950	-3,42%	AT8	☑	☑	☑	6
X4 xDrive30i M Sport 252cv (BRA)	458.950	+0,82%	AT8	☑	☑	☑	6
X4 M40i 387cv (BRA)	649.950	-1,43%	AT8	☑	☑	☑	6
X5 xDrive50e X-Line 490cv (EUA)	786.950	-	AT8	☑	☑	☑	6
X5 xDrive50e M Sport 490cv (EUA)	838.950	-	AT8	☑	☑	☑	6
X6 xDrive40i M Sport 625cv (EUA)	881.950	+7,07%	AT8	☑	☑	☑	6
X6 M Competition 625cv (ALE)	1.298.950	-3,82%	AT8	☑	☑	☑	6
X7 M xDrive40i M Sport 381cv (ALE)	999.950	-3,82%	AT8	☑	☑	☑	6
X7 M 60i 530cv (ALE)	1.282.950	-3,82%	AT8	☑	☑	☑	6
i4 eDrive35 M Sport 286 cv (ALE)	469.950	-	AT1	☑	☑	☑	6
i4 eDrive40 M Sport 340 cv (ALE)	582.950	-	AT1	☑	☑	☑	6
i4 M50 544 cv (ALE)	675.950	-	AT1	☑	☑	☑	6
i5 M60 601 cv (ALE)	795.950	-	AT1	☑	☑	☑	6
iX xDrive40 BEV 326cv (EUA)	727.950	-1,51%	AT1	☑	☑	☑	6
iX xDrive50 Sport BEV 523cv (EUA)	924.950	+2,13%	AT1	☑	☑	☑	6
iX M60 BEV 619cv (EUA)	1.144.950	+2,13%	AT1	☑	☑	☑	6
iX1 xDrive20 X-line 204 cv (CHN)	363.950	-	AT1	☑	☑	☑	6
iX1 xDrive30 M Sport 313cv (CHN)	455.950	-	AT1	☑	☑	☑	6
iX2 xDrive30 M Sport 313cv (CHN)	464.950	-	AT1	☑	☑	☑	6
iX3 M Sport 286cv (CHN)	520.950	-	AT1	☑	☑	☑	6
M2 Coupé Track 480 cv (MEX)	727.950	-	AT8	☑	☑	☑	6
M2 Coupé 480 cv (MEX)	673.950	-	AT8	☑	☑	☑	6
M235i Gran Coupé M Sport 140cv (ALE)	479.950	-	DCT7	☑	☑	☑	6
M3 Competition 510 cv (ALE)	892.950	-	AT8	☑	☑	☑	6
M3 Competition Track 510 cv (ALE)	999.950	-	AT8	☑	☑	☑	6
M4 CS 3.0 550cv	1.399.950	-	AT8	☑	☑	☑	6

BYD · 190 Concessionárias · 08007073578

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Han EV 494 cv (CHN)	559.800	-7,69%	AT8	☑	-	☑	9
Tan EV 517cv (CHN)	536.800	-	AT1	☑	-	☑	6
KING GL	169.990	-	CVT	☑	-	☑	6
King GS DM-i PHEV 235cv (CHN)	175.990	-	CVT	☑	-	☑	6
Dolphin Mini EV GS 5 Lugares 75cv (CHN)	119.990	-	AT1	-	-	☑	6
Dolphin Mini EV GL 5 Lugares 75cv (CHN)	118.990	-	AT1	-	-	☑	6
Dolphin EV 95cv (CHN)	149.990	-	AT1	-	-	☑	6
Dolphin Plus EV 204cv (CHN)	184.800	-	AT1	☑	-	☑	6
Seal EV 530cv (CHN)	249.800	-	AT1	☑	-	☑	6
Song Plus DM-i PHEV 235cv (CHN)	249.990	-	CVT	☑	-	☑	6
Song Plus Premium DM-i PHEV 324cv (CHN)	299.800	-	CVT	☑	-	☑	6
Song Pro GL DM-i PHEV 235cv (CHN)	189.990	-	CVT	☑	-	☑	6
Song Pro GS DM-i PHEV 235cv (CHN)	199.990	-	CVT	☑	-	☑	6
Yuan Plus EV 204cv (CHN)	235.990	-	AT1	☑	-	☑	6
Yuan Pro EV 177cv (CHN)	182.990	-	AT1	☑	-	☑	6
Shark DMO 480cv (CHN)	379.800	-	AT1	☑	-	☑	6

CAOA CHERY · 125 Concessionárias · 0800 77 243 79

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Arrizo 6 1.5 Pro Hybrid MAX DRIVE160cv (CHN)	139.990	-	CVT9	-	☑	☑	6
iCar 61cv (CHN)	119.990	-	AT1	-	-	☑	2
Tiggo 5X Sport 1.5 150cv (BRA)	119.990	-	CVT9	-	-	☑	6
Tiggo 5X Pro 1.5 150cv (BRA)	134.990	-13,52%	CVT9	-	-	☑	6
Tiggo 5X Pro 1.5 Hybrid MAX DRIVE 160cv (BRA)	149.990	-	CVT9	☑	☑	☑	6
Tiggo 7 Sport 1.5 Turbo 150cv (BRA)	139.990	-	CVT9	☑	-	☑	6
Tiggo 7 Pro MAX DRIVE 1.6 187cv (BRA)	169.990	-	DCT7	☑	-	☑	6
Tiggo 7 Pro 1.5 Hybrid Max Drive160cv (BRA)	169.990	-	CVT9	-	☑	☑	6
Tiggo 7 Pro 1.5 Plug-in Hybrid 317 cv (CHN)	219.990	-	DHT	-	☑	☑	6
Tiggo 8 Pro 1.6 TGDI 187cv (BRA)	194.990	-	DCT7	☑	-	☑	6
Tiggo 8 Pro 1.5 Plug-in Hybrid 317cv (CHN)	269.990	-	DHT	☑	☑	☑	6

CHEVROLET · 600 Concessionárias · 08007024200

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Blazer EV RS 347cv (EUA)	503.190	-	AT1	☑	☑	☑	10
Equinox EV 292cv (MEX)	349.990	-	AT1	☑	☑	☑	6
Equinox 1.5 RS 4X4 177cv (MEX)	285.490	-	AT8	☑	☑	☑	6
Equinox 1.5 Activ 4X4 177cv (MEX)	285.490	-	AT8	☑	☑	☑	6
Montana 1.2 Turbo (BRA) 141cv	141.590	-	MT6	-	-	☑	6
Montana 1.2 Turbo LT (BRA) 141cv	147.790	-	MT6	-	-	☑	6
Montana 1.2 Turbo LTZ 141cv (BRA)	164.290	-	AT6	-	☑	☑	6
Montana 1.2 Turbo Premier 141cv (BRA)	172.990	-	AT6	☑	☑	☑	6
Montana 1.2 Turbo RS 141cv (BRA)	177.290	-	AT6	☑	☑	☑	6
Onix 1.0 MT 80cv (BRA)	99.990	+0,64%	MT6	-	-	-	6
Onix 1.0 Turbo MT 80cv (BRA)	107.290	+1,16%%	MT6	-	-	-	6
Onix 1.0 Turbo AT 116cv (BRA)	112.990	-0,72%	AT6	-	-	☑	6
Onix 1.0 Turbo LT AT 116cv (BRA)	118.290	-3,79%	AT6	-	-	☑	6
Onix 1.0 Turbo LTZ AT 116cv (BRA)	123.490	+6,74%	AT6	-	-	☑	6
Onix 1.0 Turbo RS 116cv (BRA)	130.190	-5,60%	AT6	-	-	☑	6
Onix 1.0 Premier Turbo 116cv (BRA)	129.190	-2,17%	AT6	-	-	☑	6
ONIX PLUS 1.0 TURBO MT 116cv	113.990	-	MT5	-	-	-	6
Onix Plus 1.0 MT 80cv (BRA)	106.790	+0,20%	MT5	-	-	-	6
Onix Plus 1.0 Turbo AT 116cv (BRA)	118.990	-2,61%	AT6	-	-	-	6
Onix Plus 1.0 Turbo LT AT 116cv (BRA)	123.790	-1,92%	AT6	-	-	☑	6
Onix Plus 1.0 Turbo LTZ AT 116cv (BRA)	129.990	-6,62%	AT6	-	-	☑	6
Onix Plus 1.0 Turbo Premier 116cv (BRA)	136.490	-6,99%	AT6	-	-	☑	6
Spark EUV 101cv	166.990	-	AT	-	☑	☑	6
Spin 1.8 AT 111cv (BRA)	119.900	-13,16%	AT6	-	-	-	6
Spin 1.8 LT 111cv (BRA)	133.690	-13,68%	AT6	-	-	-	6
Spin 1.8 LTZ 7 AT 111cv (BRA)	150.790	-13,16%	AT6	-	-	☑	6
Spin 1.8 Premier 111cv (BRA)	160.390	-3,78%	AT6	☑	-	☑	6
S10 CS WT MT 2.8 Die. 4X4 207cv (BRA)	257.090	-	MT6	-	-	-	6
S10 CD WT MT 2.8 Die. 4X4 207cv (BRA)	276.990	-	MT6	-	-	-	6
S10 CD WT AT 2.8 Die. 4X4 207cv (BRA)	296.490	-	AT8	-	-	-	6

ines249

S10 CD Z71 2.8 4X4 Die. 207cv [BRA]	314.290	-	AT8	-	-	☑	6
S10 CD LTZ 2.8 4X4 Die. 207cv [BRA]	324.790	-	AT8	-	-	☑	6
S10 CD 100 anos 2.8 4X4 Die. 207cv [BRA]	330.290	-	AT8	-	-	☑	6
S10 CD High Country 2.8 4X4 Die. 207cv [BRA]	339.190	-	AT8	☑	-	☑	6
Silverado High Country 5.3 V8 360cv [EUA]	469.900	-	AT10	☑	-	☑	6
Tracker 1.0 Turbo AT 121cv [BRA]	119.900	**-4,09%**	AT6	-	☑	☑	6
Tracker 1.0 Turbo LT 121cv [BRA]	142.490	**-4,09%**	AT6	-	☑	☑	6
Tracker 1.0 Turbo LTZ 121cv [BRA]	157.690	**-2,93%**	AT6	-	☑	☑	6
Tracker 1.2 Turbo RS 141cv [BRA]	175.990	-	AT6	☑	☑	☑	6
Tracker 1.2 Turbo Premier 141cv [BRA]	174.990	**-5,45%**	AT6	☑	☑	☑	6
Trailblazer High Country Diesel 2.8 207cv [BRA]	411.690	**-6,54%**	AT6	-	☑	☑	6

CITROËN 182 Concessionárias 08000118088

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Basalt Feel 1.0 MT 75cv [BRA]	94.990	-	MT5	-	-	☑	2
Basalt Feel Turbo AT 130cv [BRA]	108.990	-	AT5	-	-	☑	2
Basalt Shine Turbo AT 130cv [BRA]	113.990	-	AT5	-	-	☑	2
Basalt Dark Edition Turbo AT 130cv [BRA]	114.990	-	AT5	-	-	☑	2
C3 Live 1.0 MT 75cv [BRA]	74.990	-	MT5	-	-	-	2
C3 Live Pack 1.0 MT 75cv [BRA]	83.990	-	MT5	-	-	☑	2
C3 Feel 1.0 MT 75cv [BRA]	85.990	-	MT5	-	-	☑	2
C3 XTR 1.0 MT 75cv [BRA]	88.990	-	MT5	-	-	☑	2
C3 You! 1.0T AT 130cv [BRA]	103.990	-	CVT7	-	-	☑	2
C3 Aircross Feel 1.0 T 130cv [BRA]	118.800	-	AT6	-	-	☑	2
C3 Aircross 7 Feel 1.0 T 130cv [BRA]	117.990	-	AT6	-	-	☑	4
C3 Aircross 7 XTR 1.0 T 130cv [BRA]	129.990	-	AT6	-	-	☑	4
C3 Aircross 7 Shine 1.0 T 130cv [BRA]	126.490	-	AT6	-	-	☑	4

FERRARI 1 Concessionária (11) 30870199

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
296 GTB 3.0 V6 830cv [ITA]	4.200.000	-	DCT8	☑	-	☑	4
296 GTS 3.0 V6 830cv [ITA]	4.600.000	-	DCT8	☑	-	☑	4
Purosangue 725cv [ITA]	7.700.000	-	DCT8	☑	-	☑	10
Roma Spider 3.9 V8 620cv [ITA]	4.050.000	-	DCT8	☑	-	☑	6

FIAT 537 Concessionárias 08007071000

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
500e ICON 118cv [ITA]	214.990	**-16,21%**	AT1	☑	-	☑	6
Argo Trekking 1.3 MT 107cv	100.490	-	MT5	-	-	☑	2
Argo 1.0 MT 75cv [BRA]	92.990	**-16,77%**	MT5	-	-	-	2
Argo Drive 1.0 75cv [BRA]	93.490	**-19,81%**	MT5	-	-	-	2
Argo Drive 1.3 CVT 107cv [BRA]	105.490	-	CVT7	-	-	-	2
Argo Trekking 1.3 AT CVT 107cv [BRA]	108.490	**-9,94%**	CVT7	-	-	☑	2
Cronos 1.0 Drive 75cv [ARG]	106.990	-	MT5	-	-	☑	2
Cronos 1.3 Drive 75cv [ARG]	112.490	-	MT5	-	-	☑	2
Cronos 1.3 Drive AT 107cv [ARG]	116.490	**+8,96%**	CVT7	-	-	☑	2
Cronos 1.3 Precision 107cv [ARG]	119.990	-	CVT7	-	-	☑	2
Fastback 200 Turbo AT 130cv [BRA]	119.990	-	CVT7	-	-	☑	4
Fastback 1.0 Audace Hybrid 130cv [BRA]	160.990	-	CVT7	☑	-	☑	4
Fastback 1.0 Impetus Hybrid 130cv [BRA]	167.990	-	CVT7	☑	-	☑	4
Fastback 1.3 Limited Edition T270 185cv [BRA]	171.990	-	AT6	☑	-	☑	4
Fastback 1.3 Abarth T270 185cv [BRA]	177.990	-	AT6	☑	-	☑	4
Fiorino Endurance 1.3 107cv [BRA]	126.990	**-8,46%**	MT5	-	-	-	2
Mobi 1.0 Like 77cv [BRA]	80.060	**-3,71%**	MT5	-	-	-	2
Mobi 1.0 Trekking 77cv [BRA]	81.990	**-0,48%**	MT5	-	-	-	2
Strada 1.3 Endurance CP 107cv [BRA]	111.990	**-6,64%**	MT5	-	-	-	2
Strada 1.3 Freedom CP 107cv [BRA]	118.990	**-12,13%**	MT5	-	-	-	2
Strada 1.3 Freedom CD 107cv [BRA]	126.990	**-13,63%**	MT5	-	-	-	2
Strada 1.3 Volcano CD 107cv [BRA]	129.990	**-11,92%**	MT5	-	-	☑	4
Strada 1.3 Volcano CVT CD 107cv [BRA]	135.990	**-0,95%**	CVT7	-	-	☑	4
Strada 1.0T Ultra CD 130cv [BRA]	146.990	**-3,66%**	CVT7	-	-	☑	4
Strada 1.0T Ranch CD 130cv [BRA]	146.990	**-3,66%**	CVT7	-	-	☑	4
Pulse Drive 1.3 MT 107cv	99.990	-	MT5	-	-	☑	4
Pulse T200	116.990	-	CVT7	-	-	☑	4
Pulse Drive CVT 1.3 107cv [BRA]	112.990	**-5,14%**	CVT7	-	-	☑	4
Pulse Audace Hybrid 130cv [BRA]	132.990	**-11,79%**	CVT7	-	-	☑	4
Pulse Impetus Hybrid 130cv [BRA]	146.990	**-8,93%**	CVT7	☑	-	☑	4
Pulse Abarth Turbo 270 185cv [BRA]	157.990	-	AT6	☑	-	☑	4
Toro 1.3 End. Turbo Flex 185cv [BRA]	159.490	-11,31%	AT6	-	-	☑	6
Toro 1.3 Freedom Turbo Flex 185cv [BRA]	169.490	-11,46%	AT6	-	-	☑	6
Toro 1.3 Volcano Turbo Flex 185cv [BRA]	186.490	**-7,51%**	AT9	-	-	☑	6
Toro 1.3 Ultra Turbo Flex 185cv [BRA]	196.490	-11,46%	AT6	-	-	☑	6
Toro 2.0 Volcano TD. 170cv [BRA]	210.490	**-11,09%**	AT9	-	-	☑	6
Toro 2.0 Ranch TD. 170cv [BRA]	228.490	**-10,23%**	AT9	-	-	☑	7
Titano Endurece turbodiesel MT 200cv [BRA]	233.990	-	MT6	-	-	☑	6
Titano Volcano turbodiesel AT 200cv [BRA]	263.990	-	AT8	-	-	☑	6
Titano Ranch turbodiesel AT 200cv [BRA]	285.990	-	AT8	-	-	☑	6

FORD 128 Concessionárias 08007033673

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Bronco Sport Badlands 2.0 240cv [MEX]	270.000	-	AT8	☑	☑	☑	9
Mustang GT Performance 488cv [EUA]	549.000	-	AT10	☑	-	☑	6
Mustang Dark Horse 507cv [EUA]	649.000	-	AT10	☑	-	☑	6
Mustang Mach E GT Performance 487cv [EUA]	486.000	-	AT1	☑	-	☑	6
Maverick Black 2.0 253cv [MEX]	219.900	**+0,28**	AT8	☑	-	☑	7
Maverick Tremor 2.0 253cv [MEX]	239.900	**+0,28**	AT8	☑	-	☑	7
Ranger XL 2.0 4X4 CS D. 170cv [ARG]	267.900	**+13,93%**	MT6	☑	-	☑	3
Ranger XLS 2.0 4X4 CD AT D. 170cv [ARG]	281.900	**+19,51%**	AT6	☑	-	☑	7
Ranger Black 2.0 4X2 CD AT D. 170cv [ARG]	238.900	**+19,51%**	AT6	☑	-	☑	7
Ranger XLS 3.0 V6 4WD CD D. 250cv [ARG]	303.900	-	AT6	☑	-	☑	7
Ranger XLT 3.0 V6 4WD CD D. 250cv [ARG]	310.900	-	AT6	☑	-	☑	7
Ranger Ltd. 3.0 V6 4WD CD D. 250cv [ARG]	346.600	-	AT6	☑	-	☑	7
Ranger Raptor 3.0 V6 4WD CD D. 397cv [ARG]	490.000	-	AT6	☑	-	☑	7
F-150 Lariat V8 4X4 405cv [EUA]	560.000	-	AT10	☑	-	☑	8
F-150 Lariat Black V8 4X4 405cv [EUA]	560.000	-	AT10	☑	-	☑	8
F-150 Tremor V8 4X4 405cv [EUA]	580.000	-	AT10	☑	-	☑	8
Terrritory 1.5 Ecoboost AT 169cv [CHN]	215.000	**-16,12%**	CVT8	☑	-	☑	6

GAC 33 Concessionárias 08007610888

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
GAC Aion ES 136 cv [CHN]	170.990	-	AT1	-	-	☑	2
GAC Aion V 204 cv [CHN]	219.990	-	AT1	☑	-	☑	7
GAC Aion Y 204 cv [CHN]	175.990	-	AT1	☑	-	☑	6
GAC GS4 235 cv [CHN]	191.990	-	AT2	☑	☑	☑	7
GAC Hyptec HT 235 cv [CHN]	309.990	-	AT1	☑	-	☑	6

GWM 104 Concessionárias 08007073578

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Haval H6 HEV2 ONE 243cv [CHN]	199.000	-	AT2	☑	-	☑	6
Haval H6 HEV2 243cv [CHN]	220.000	-	AT2	☑	-	☑	6
Haval H6 PHEV19 AWD 326cv [CHN]	245.000	-	AT2	☑	-	☑	6
Haval H6 PHEV34 AWD 393cv [CHN]	288.000	-	AT2	☑	-	☑	6
Haval H6 GT PHEV AWD 393cv [CHN]	325.000	-	AT2	☑	-	☑	6
Haval H9 2.4 4x4 184cv [CHN]	329.000	-	AT2	☑	-	☑	6
Ora 03 Skin 171cv [CHN]	154.000	-	AT1	☑	-	☑	6
Ora 03 GT EV 171cv [CHN]	189.000	-	AT1	☑	-	☑	6
Tank 300 Hi4-T 394cv [CHN]	339.000	-	AT9	☑	-	☑	6
Poer P30 Trail 2.4 184cv [CHN]	220.000	-	AT9	☑	-	☑	6
Poer P30 Exclusive 2.4 184cv [CHN]	240.000	-	AT9	☑	-	☑	6

HONDA 215 Concessionárias 0800 70134 32

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
City Hatchback 1.5 Flex LX 126cv [BRA]	117.500	**-7,49%**	CVT7	-	-	☑	6
City Hatchback 1.5 Flex EX 126cv [BRA]	134.000	**-7,49%**	CVT7	-	-	☑	6
City Hatchback 1.5 Flex EXL 126cv [BRA]	141.300	**-7,49%**	CVT7	-	-	☑	6
City Hatchback 1.5 Flex Touring 126cv [BRA]	149.800	**-9,25%**	CVT7	☑	-	☑	6
City Hatchback 1.5 Flex Touring Sport 126cv [BRA]	152.800	**-9,25%**	CVT7	☑	-	☑	6
City Sedan 1.5 Flex LX 126v [BRA]	117.500	**-6,10%**	CVT7	-	-	☑	6
City Sedan 1.5 Flex EX 126v [BRA]	135.000	**-6,10%**	CVT7	-	-	☑	6
City Sedan 1.5 Flex EXL 126cv [BRA]	142.300	**-6,51%**	CVT7	-	-	☑	6
City Sedan 1.5 Flex Touring 126cv [BRA]	150.800	**-9,34%**	CVT7	☑	-	☑	6
Civic Advanced Hybrid 184cv [TAI]	265.900	-	e-CVT	☑	☑	☑	8
Civic Type-R 297cv [JAP]	429.900	-	MT6	☑	-	☑	10
CR-V Advanced Hybrid 184cv [TAI]	352.900	-	e-CVT	☑	☑	☑	11
HR-V EX Honda Sensing126cv [BRA]	163.200	-	CVT7	☑	☑	☑	6
HR-V EXL Honda Sensing 126cv [BRA]	170.900	-	CVT7	☑	☑	☑	6
HR-V Advance 177cv [BRA]	199.400	-	CVT7	☑	☑	☑	6
HR-V Touring 177cv [BRA]	209.900	-	CVT7	☑	☑	☑	6
Accord Advanced Hybrid 207cv [TAI]	332.400	-	e-CVT	☑	☑	☑	8
ZR-V Touring 161 cv [MEX]	214.500	-	CVT	☑	-	☑	8
WR-V 1.5 EXL 126cv [BRA]	149.900	-	CVT7	☑	☑	☑	6
WR-V 1.5 EX 126cv [BRA]	144.900	-	CVT7	☑	☑	☑	6

HYUNDAI 214 Concessionárias 0800559545

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Creta 1.0 Comfort 120cv [BRA]	151.290	-	AT6	-	☑	☑	6
Creta 1.0 Limited 120cv [BRA]	167.290	-	AT6	☑	☑	☑	6
Creta 1.0 Platinum 120cv [BRA]	182.890	-	AT6	☑	☑	☑	6
Creta 1.0 N Line 120cv [BRA]	189.890	-	AT6	☑	☑	☑	6
Creta 1.6 T Ultimate 193cv [BRA]	199.590	-	DCT7	☑	☑	☑	6
HB20 1.0 Comfort 80cv [BRA]	94.590	**-13,58%**	MT5	-	-	☑	6
HB20 1.0 Limited 80cv [BRA]	98.690	-	MT5	-	-	☑	6
HB20 1.0 Limited 120cv [BRA]	120.890	-	AT6	☑	-	☑	6
HB20 1.0T Platinum 120cv [BRA]	130.590	**-17,61%**	AT6	☑	☑	☑	6
HB20S 1.0 Comfort 80cv [BRA]	103.090	-	MT5	-	-	☑	6
HB20S 1.0 Limited 80cv [BRA]	105.290	-	MT5	-	☑	☑	6
HB20S 1.0T Limited 120cv [BRA]	126.490	-	AT6	-	☑	☑	6
HB20S 1.0T Platinum 120cv [BRA]	136.310	-	AT6	☑	☑	☑	6
Kona Ultimate 1.6 HEV 140cv [COR]	214.990	-	DCT7	☑	☑	☑	6
Kona Signature 1.6 HEV 140cv [COR]	234.990	-	DCT7	☑	☑	☑	6
Tucson 1.6 Limited 177cv [BRA]	199.490	-	DCT7	-	-	☑	6
Ioniq 5 Signature 325 cv[COR]	409.990	-	EV1	☑	☑	☑	6
Palisade Signature V6 3.8 295cv [COR]	479.990	-	AT8	☑	☑	☑	6

JAC 5 Concessionárias 08005228888

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
E-JS1 62cv [CHN]	126.900	**-17,27%**	AT1	-	-	☑	2
E-JS1 EXT 62cv [CHN]	138.900	**-12,02%**	AT1	-	-	☑	2
E-JS4 150cv [CHN]	254.900	**-11,17%**	AT1	-	-	☑	2
E-J7 193cv [CHN]	259.900	-3,52%	AT1	-	-	☑	5
Hunter Turbo Diesel HD AT 4x4 191cv [CHN]	249.900	-	AT8	-	-	☑	6
Hunter Turbo Diesel HDX AT 4x4 191cv [CHN]	259.900	-	AT8	-	-	☑	6

JAGUAR 28 Concessionárias (11) 30611322

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
F-Type R-Dynamic Coupé 2.0 300cv [ING]	589.377	**-5,53%**	AT8	-	☑	☑	6
F-Type R-Dynamic 2.0 Cabrio 300cv [ING]	590.630	**-1,69%**	AT8	-	☑	☑	4
F-Type 75 Cabrio 2.0 300cv [ING]	612.977	-	AT8	-	☑	☑	4
F-Pace R-Dynamic SE 2.0 PHEV 404cv [ING]	640.300	-	AT8	-	☑	☑	6
E-Pace R-Dynamic HSE 2.0 250 cv [AUT]	483.085	**-0,57%**	AT8	-	☑	☑	6

JEEP 220 Concessionárias 08007037150

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Compass Sport 1.3 turbo Flex 176cv [BRA]	169.990	**-12,01%**	AT6	-	☑	☑	6
Compass Longi. 1.3 turbo Flex 176cv [BRA]	192.990	**-9,33%**	AT6	☑	☑	☑	6
Compass Lim. 1.3 turbo Flex 176cv [BRA]	231.490	**-6,86%**	AT6	☑	☑	☑	7
Compass Série S 1.3 turbo Flex 176cv [BRA]	236.990	**-13,27%**	AT6	☑	-	☑	8
Compass Overland Hurricane 2.0 272cv [BRA]	276.990	-	AT9	-	-	☑	7
Compass Blackhawk Hurricane 2.0 TD. 272cv [BRA]	279.990	-	AT9	-	-	☑	7
Compass S 1.3 4XE Flex PHEV 240cv [ITA]	347.300	**-24,60%**	AT6	☑	-	☑	7
Commander Longitude 5L 1.3 Turbo 176cv [BRA]	220.990	**-6,86%**	AT6	-	☑	☑	7
Commander Limited 1.3 Turbo 176cv [BRA]	246.990	**-6,86%**	AT6	-	☑	☑	7
Commander Overland 1.3 Turbo 176cv [BRA]	273.990	**-11,11%**	AT6	-	☑	☑	7
Commander Overland 2.2 TD. 200cv [BRA]	308.990	**-14,98%**	AT9	-	-	☑	7
Commander Overland Hurricane 2.0T 272CV [BRA]	324.990	**-17,35%**	AT9	-	☑	☑	7
Commander Blackhawk 2.0T 272cv [BRA]	340.990	**-17,35%**	AT9	-	☑	☑	7

ines249

Renegade 1.3 Turbo 176cv (BRA)	118.290	-	AT6	☑	☑	☑	6
Renegade Sport Altitude 1.3 Turbo 176cv (BRA)	142.990	**-7,25%**	AT6	☑	☑	☑	6
Renegade Longitude 1.3 Turbo 176cv (BRA)	159.990	**-8,40%**	AT6	☑	☑	☑	6
Renegade Sahara 1.3 176cv (BRA)	169.990	-	AT6	☑	☑	☑	6
Renegade Trailhawk 4X4 1.3 Turbo 176cv (BRA)	179.990	**-9,14%**	AT9	☑	☑	☑	7
Renegade Willys 4X4 1.3 Turbo 176cv (BRA)	182.990	**-11,94%**	AT9	☑	☑	☑	7
Wrangler Rubicon 2.0T Gas. 272cv 4P (EUA)	499.990	**+12,08%**	AT8	-	-	☑	2
Gladiator Rubicon V6 284cv (EUA)	499.990	-	AT8	☑	-	☑	4
Grand Cherokee 4xe 2.0 PHEV 380cv (EUA)	549.990	-	AT8	☑	☑	☑	8

JAECOO 50 Concessionárias 08007710011

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
7 SHS Luxury 337 cv (CHN)	229.990	-	DCT3	☑	☑	☑	6
7 SHS Prestige 337 cv (CHN)	249.990	-	DCT3	☑	☑	☑	6

KIA 130 Concessionárias 08007711011

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Niro 1.6 EX 141cv (COR)	194.990	-	AT6	☑	☑	☑	6
Niro 1.6 SX 141cv (COR)	219.990	-	AT6	☑	☑	☑	6
All New Sportage 1.6 T EX Prestige 180cv (MEX)	267.190	-	DCT7	☑	☑	☑	6
EV5 Land 217cv (CHN)	389.990	-	AT1	☑	☑	☑	6
EV9 GTL 385cv	749.990	-	AT1	☑	-	☑	10
Carnival EX V6 3.5 372cv (COR)	677.490	-	AT8	-	☑	☑	8
Stonic MHEV 1.0 120cv (COR)	154.990	**-15,30%**	DCT7	-	☑	☑	6

LAMBORGHINI 1 Concessionária (11) 30613300

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Huracán Sterrato 5.2 V10 610cv (ITA)	4.500.000	-	AT7	☑	☑	☑	4
Huracán EVO Spyder 5.2 V10 610cv (ITA)	5.100.000	-	AT7	☑	☑	☑	4
Huracán STO 5.2 V10 640cv (ITA)	5.500.000	-	AT7	☑	☑	☑	4
Urus S 4.0 V8 650 cv (ITA)	3.950.000	-	AT8	☑	☑	☑	8
Urus Performante 4.0 V8 666 cv (ITA)	4.300.000	-	AT8	☑	☑	☑	8
Revuelto PHEV V12 1.015cv (ITA)	8.500.000	-	AT8	☑	☑	☑	8

LAND ROVER 28 Concessionárias 0800122733

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Evoque Autobliography 2.0 flex 249cv (BRA)	518.510	-	AT9	☑	☑	☑	6
Defender 90 HSE 3.0 350cv (ING)	799.381	**0,91%**	AT8	☑	☑	☑	2
Defender 110 X-Dynamic HSE 350cv (ING)	844.990	-	AT8	☑	☑	☑	6
Defender 110 X 350cv (ING)	909.990	**1,37%**	AT8	☑	☑	☑	6
Defender 110 Trophy Edition 3.0 350cv (ING)	844.990	-	AT8	☑	☑	☑	6
Defender 130 Outbound 300cv (ING)	848.726	-	AT8	☑	☑	☑	6
Defender 130 X 350 (ING)	969.450	-	AT8	☑	☑	☑	6
Discovery Dynamic HSE 3.0 Die. MHEV 350cv (BRA)	759.875	-	AT9	☑	☑	☑	6
Discovery Metro. Edit 3.0 Die. MHEV 300cv (BRA)	797.990	-	AT9	☑	☑	☑	6
Discovery Sport Landmark 249cv (BRA)	471.990	**-3,24%**	AT9	☑	☑	☑	6
R. Rover 3.0 Autobiography D. MHEV 550cv (ING)	1.667.130	-	AT8	☑	☑	☑	6
R. Rover 3.0 SV D. MHEV 550cv (ING)	2.041.230	-	AT8	☑	☑	☑	6
R. Rover Evoque 2.0 Dyn. HSE 250cv (BRA)	486.050	**-1,29%**	AT9	☑	☑	☑	7
R. Rover Sport Dyn. HSE Die. MHEV 3.0 550cv (ING)	1.169.530	-	AT8	☑	☑	☑	8
R. Rover Sport Autob. DiE. MHEV 3.0 550cv (ING)	1.203.350	-	AT8	☑	☑	☑	8
R. Rover Velar Dyn. HSE 2.0 PHEV 404cv (ING)	769.769	-	AT8	☑	☑	☑	6

LEXUS 11 Concessionária 08007030206

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Es 300H 2.5 218cv (JAP)	360.990	-	AT6	☑	☑	☑	10
Nx 350H Dynamic 246cv (JAP)	385.990	**-0,23%**	AT6	☑	☑	☑	8
Nx 350H F-Sport 246cv (JAP)	447.990	**-0,91%**	AT6	☑	☑	☑	8
Nx 350H Luxury 246cv (JAP)	409.990	**0,76%**	AT6	☑	☑	☑	8
Nx 450H+ Luxury 308cv (JAP)	457.990	**0,76%**	CVT	☑	☑	☑	8
Rx 500H F-Plug-in 308cv (JAP)	580.990	-	AT6	☑	☑	☑	10
Rx 450H+ Plug-in 371cv (JAP)	609.990	-	CVT	☑	☑	☑	10
Ux 300H 198cv (JAP)	299.990	-	AT8	☑	☑	☑	8

MASERATI 1 Concessionária (11) 30870199

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Ghibli GT Hybrid MHEV 326cv (ITA)	1.100.000	-	AT8	☑	☑	☑	6
MC20 V6 630CV (ITA)	4.500.000	-	AT8	☑	☑	☑	6

MCLAREN 1 Concessionária (11) 34114999

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
GTS 620 cv (ING)	3.100.000	-	DCT7	-	-	☑	4
Artura 680cv (ING)	2.700.000	-	DCT7	-	-	☑	4
Artura Spider 680cv (ING)	3.100.000	-	DCT7	-	-	☑	4
750 S Coupé 750 cv (ING)	4.700.000	-	DCT7	-	-	☑	4
750 S Spider 750 cv (ING)	5.100.000	-	DCT7	-	-	☑	4

MERCEDES-BENZ 55 Concessionárias 08007772834

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
CLA 200 Progressive 163cv (ALE)	297.900	-	DCT7	☑	☑	☑	6
CLA 200 AMG Line 163cv (ALE)	324.900	-	DCT7	☑	☑	☑	6
C 200 AMG Line 204cv (ALE)	384.900	-4,03%	AT9	☑	☑	☑	6
C 300 AMG Line 258cv (ALE)	445.900	-3,87%	AT9	☑	☑	☑	6
E 300 Exclusive 258cv (ALE)	589.900	-	AT9	☑	☑	☑	6
GLA 200 Progressive 165cv (BRA)	354.900	-	DCT7	☑	☑	☑	6
GLA 200 AMG Line 165cv (BRA)	379.900	-	DCT7	☑	☑	☑	6
GLB 220 4M Progressive 190cv (ALE)	369.900	-	DCT7	☑	☑	☑	6
GLB 220 4Matic AMG Line 190cv (ALE)	399.900	-	DCT7	☑	☑	☑	6
GLC 300 4Matic AMG Line 258cv (ALE)	524.900	-	AT9	☑	☑	☑	6
GLC 300 4Matic Coupé AMG Line 258cv (ALE)	539.900	-	AT9	☑	☑	☑	6
GLE 450 d 4Matic 401cv (ALE)	744.900	**+2,55%**	DCT9	☑	☑	☑	6
GLE 450 d 4Matic Coupé 401cv (ALE)	844.900	**+2,55%**	DCT9	☑	☑	☑	6
GLS 450 4MATIC 367cv (ALE)	989.900	-	DCT9	☑	☑	☑	6
EQA 250 AMG Line 190cv (ALE)	379.900	-	AT1	☑	-	☑	6
EQB 250+ 190cv (ALE)	399.900	-	AT1	☑	-	☑	6
EQB 350 4MATIC AMG Line 292cv (ALE)	449.900	-	AT1	☑	-	☑	6
EQE 350+ SUV AMG Line 292cv (ALE)	699.900	-	AT1	☑	☑	☑	6
EQS 450 4MATIC SUV 544cv (ALE)	939.900	-	AT1	☑	☑	☑	6

AMG EQE 53 4MATIC+ SUV 687cv(ALE)	894.900	-	AT1	☑	☑	☑	6
AMG EQS 53 4MATIC+ 658cv(ALE)	1.453.900	-	AT1	☑	☑	☑	6
AMG A 45 S 4MATIC 421cv (ALE)	604.900	-	DCT7	☑	☑	☑	6
AMG CLA 35 4MATIC 306cv (ALE)	504.900	**-0,18%**	DCT7	☑	☑	☑	6
AMG GLA 35 4M 306 cv (ALE)	544.900	-	AT9	☑	☑	☑	6
AMG GLB 35 4M 306 cv (ALE)	552.900	-	AT9	☑	☑	☑	6
AMG GLC 43 4M 421 cv (ALE)	685.900	-	AT9	☑	☑	☑	6
AMG GLC 43 4M Coupé 421 cv (ALE)	706.900	-	AT9	☑	☑	☑	6
AMG GLC 63 S E-Performance Coupé 680 cv (ALE)	934.900	-	AT9	☑	☑	☑	6
AMG C 63 S E Performance 680cv (ALE)	914.900	-	AT9	☑	☑	☑	6
AMG C 63 S E Performance F1 680cv (ALE)	1.015.900	-	AT9	☑	☑	☑	6
AMG GLE 53 4M 573cv (ALE)	889.900	-	AT9	☑	☑	☑	6
AMG GLE 63 4M Coupé 612cv (ALE)	1.299.900	-	AT9	☑	☑	☑	6
AMG S 63 S E-Performance 802cv (ALE)	1.639.900	-	DCT9	☑	☑	☑	6
AMG S 63 SL E-Performance 802cv (ALE)	1.714.900	-	DCT9	☑	☑	☑	6
AMG GT 63 S E-Performance 816cv (ALE)	1.697.900	-	DCT9	☑	☑	☑	6
AMG G 63 S 585cv (ALE)	2.146.900	-	DCT9	☑	☑	☑	6

MINI 22 Concessionárias 08007073578

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Cooper S Top 3P 192cv (ING)	290.990	-	DCT7	☑	☑	☑	6
Cooper S E 3P EV Exclusive 184cv (ING)	249.990	-	AT1	☑	☑	☑	6
Cooper JCW 3P 306cv (ING)	308.550	-	AT1	☑	☑	☑	6
Cooper S 5P Top 192cv (ING)	300.990	**-10,50%**	DCT7	☑	☑	☑	6
Countryman JCW All4 306cv (ING)	365.390	-	AT1	☑	☑	☑	6
Countryman SE All4 Exclusive 306cv (ING)	294.990	-	AT1	☑	☑	☑	6
Countryman SE All4 Top 306cv (ING)	339.990	-	AT1	☑	☑	☑	6

MITSUBISHI 190 Concessionárias 08007020404

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Eclipse Cross 165cv (BRA)	169.990	**+0,81%**	CVT	-	☑	☑	6
Eclipse Cross HPE 165cv (BRA)	189.990	**+0,81%**	CVT	-	☑	☑	6
Eclipse Cross HPE Black 165cv (BRA)	192.990	**+0,81%**	CVT	-	☑	☑	6
Eclipse Cross HPE-S 165cv (BRA)	212.990	**+0,81%**	CVT	☑	☑	☑	6
Eclipse Cross HPE-S 4x4 165cv (BRA)	222.990	+**3,36%**	CVT	☑	☑	☑	6
Eclipse Cross HPE-S Black 4x4 165cv (BRA)	225.990	-	CVT	☑	☑	☑	6
Outlander PHEV HPE-S 2.4 252cv	374.990	-	AT6	☑	☑	☑	11
OutlanderPHEV SIGNATURE 2.4 252cv	394.990	-	AT6	☑	☑	☑	11
Triton SPORT OUTDOOR 2.4 DIESEL 190cv	239.990	-	AT8	☑	☑	☑	7
Triton SPORT OUTDOOR PLUS 2.4 DIESEL 190cv	252.190	-	AT8	☑	☑	☑	7
Triton 2.4 GL MT 4X4 205cv (BRA)	249.990	-	MT6	☑	☑	☑	7
Triton 2.4 GL 4X4 205cv (BRA)	259.990	-	AT6	☑	☑	☑	7
Triton 2.4 GLS 4X4 205cv (BRA)	255.990	-	AT6	☑	☑	☑	7
Triton 2.4 HPE 205cv (BRA)	289.990	-	AT6	☑	☑	☑	7
Triton 2.4 HPE-S 205cv (BRA)	315.990	-	AT6	☑	☑	☑	7
Triton 2.4 Tarmac 205cv (BRA)	254.990	-	AT6	☑	☑	☑	7
Triton 2.4 Katana 205cv (BRA)	335.990	-	AT6	☑	☑	☑	7
Pajero Sport HPE 2.4 7P 190cv (TAI)	355.990	**+4,18%**	AT8	-	-	☑	7
Pajero Sport HPE-S 2.4 7P 190cv (TAI)	385.990	**+2,59%**	AT8	☑	-	☑	7
Pajero Sport Legend 2.4 7P 190cv (TAI)	426.990	-	AT8	☑	-	☑	7
Pajero Sport Legend Black 2.4 7P 190cv (TAI)	432.990	-	AT8	☑	-	☑	7

NETA 2 Concessionárias 08007701454

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Aya Comfort 95cv (CHN)	128.900	-	AT1	☑	-	☑	6
Aya Luxury 95cv (CHN)	134.900	-	AT1	☑	-	☑	6
X 500 Comfort 163cv (CHN)	204.900	-	AT1	☑	-	☑	6
X 500 Luxury 163cv (CHN)	214.900	-	AT1	☑	-	☑	6

NISSAN 180 Concessionárias 08000111090

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Frontier Attack 4X4 At D. 190cv (ARG)	277.590	-	AT7	-	-	☑	6
Frontier Platinum 4X4 At D. 190cv (ARG)	317.690	-	AT7	-	-	☑	6
Frontier PRO-4X 4X4 At D. 190cv (ARG)	317.690	-	AT7	-	-	☑	6
Kicks Play 1.6 Active Plus CVT 114cv (BRA)	117.990	-	CVT	-	-	-	6
Kicks Play 1.6 Sense CVT 114cv (BRA)	131.590	**+10,79%**	CVT	-	-	-	6
Kicks Play 1.6 Advance Plus 114cv (BRA)	150.190	**-1,47%**	CVT	☑	-	☑	6
Kicks Sense 1.0T 125 cv (BRA)	164.990	-	DCT6	☑	☑	☑	6
Kicks Platinum 1.0T 125 cv (BRA)	199.000	-	DCT6	☑	☑	☑	6
Kicks Advance 1.6 125cv	175.990	-	DCT6	☑	☑	☑	6
Kicks Exclusive 1.6 125cv	182.490	-	DCT6	☑	☑	☑	6
Versa 1.6 Sense CVT 114cv (BRA)	117.690	-	CVT	-	-	-	6
Versa 1.6 Advance 114cv (BRA)	127.290	-	CVT	-	-	☑	6
Versa 1.6 Exclusive 114cv (BRA)	145.390	-	CVT	☑	-	☑	6
Sentra Advance 2.0 156cv (MEX)	174.490	-	CVT	☑	-	☑	6
Sentra Exclusive 2.0 156cv (MEX)	198.790	-	CVT	☑	-	☑	6

OMODA 50 Concessionárias 08007710011

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
E5 204cv (CHN)	209.990	-	AT1	☑	☑	☑	6

PEUGEOT 118 Concessionárias 08007032424

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
208 1.0 Active 130cv (ARG)	108.990	-	CVT7	☑	-	☑	4
208 1.0 Style 75cv (ARG)	91.990	-	MT6	-	-	☑	4
208 1.0 Turbo Allure 130cv (ARG)	117.990	-	CVT7	-	-	☑	4
208 1.0 Turbo GT 130cv (ARG)	126.990	-	CVT7	☑	-	☑	6
2008 1.0 Turbo Active 130cv (BRA)	133.990	**-0,09%**	AT6	-	-	☑	4
2008 1.0 Turbo Allure 130cv (BRA)	143.990	-	AT6	☑	-	☑	6
2008 1.0 Turbo GT 130cv (BRA)	162.990	-	AT6	☑	-	☑	6
e-2008 158cv (FRA)	259.990	-	EV1	☑	-	☑	6

PORSCHE 11 Concessionárias (11) 30619544

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
911 Carrera 394cv (ALE)	930.000	**+0,03%**	PDK8	☑	-	☑	6
911 Carrera T 395cv (ALE)	980.000	**+0,03%**	PDK8	☑	-	☑	6
911 Carrera S 480cv (ALE)	1.100.000	**+0,05%**	PDK8	☑	-	☑	6
911 Carrera GTS 541 cv (ALE)	1.230.000	-	PDK8	☑	☑	☑	6

ines249

911 Carrera Cabriolet 394cv (ALE)	980.000	**+0,05%**	PDK8	☑	-	☑	6
911 Carrera T Cabriolet 394cv (ALE)	1.040.000	**+0,05%**	PDK8	☑	-	☑	6
911 Carrera S Cabr. 480cv (ALE)	1.150.000	**+14,11%**	PDK8	☑	-	☑	6
911 Carrera GTS Cabrio 541cv (ALE)	1.280.000	-	PDK8	☑	-	☑	6
911 GT3 510 cv (ALE)	1.467.000	-	PDK7	☑	-	☑	6
911 GT3 with Touring Package 510 cv (ALE)	1.467.000	-	PDK7	☑	-	☑	6
911 Spirit 70 541 cv (ALE)	1.467.000	-	PDK7	☑	-	☑	6
Cayenne e-Hybrid 470cv (ESL)	795.000	-	AT8	☑	☑	☑	8
Cayenne S 474cv (ESL)	890.000	-	AT8	☑	☑	☑	8
Cayenne S e-Hybrid 519cv (ESL)	860.000	-	AT8	☑	☑	☑	8
Cayenne GTS 500cv (ESL)	960.000	-	AT8	☑	☑	☑	8
Cayenne Turbo e-Hybrid 739cv (ESL)	1.360.000	-	AT8	☑	☑	☑	8
Cayenne e-Hybrid Coupé 470cv (ESL)	840.000	-	AT8	☑	☑	☑	8
Cayenne S Coupé 474cv (ESL)	915.000	-	AT8	☑	☑	☑	8
Cayenne S e-Hybrid Coupé 519cv (ESL)	895.000	-	AT8	☑	☑	☑	8
Cayenne GTS Coupé 500cv (ESL)	990.000	-	AT8	☑	☑	☑	8
Cayenne Turbo e-Hybrid Coupé 739cv (ESL)	1.395.000	-	AT8	☑	☑	☑	8
Cayenne Turbo GT 659cv (ESL)	1.450.000	-	AT8	-	-	☑	8
Macan 360cv (ALE)	500.000	-	PDK7	-	☑	☑	6
Macan T 265cv (ALE)	550.000	-	PDK7	-	☑	☑	6
Macan S 380 cv (ALE)	660.000	**-0,02%**	PDK7	-	☑	☑	6
Macan GTS 440cv (ALE)	750.000	**-0,02%**	PDK7	-	☑	☑	6
Macan EV 360cv (ALE)	560.000		AT1	-	☑	☑	6
Macan EV 4 408cv (ALE)	580.000		AT1	-	☑	☑	6
Macan EV 4S 449cv (ALE)	630.000		AT1	-	☑	☑	6
Macan EV Turbo 639cv (ALE)	770.000		AT1	-	☑	☑	6
Panamera 4 E-Hybrid 470cv (ALE)	850.000	**-0,01%**	PDK8	-	-	☑	10
Panamera 4S E-Hybrid 544cv (ALE)	970.000	-	PDK8	-	-	☑	10
Panamera Turbo E-Hybrid 680cv (ALE)	1.440.00	-	PDK8	-	-	☑	10
Panamera Turbo S E-Hybrid 782cv (ALE)	1.650.00	-	PDK8	-	-	☑	10
Taycan 408cv (ALE)	842.769	-	AT1	-	-	☑	10
Taycan 4S 598cv (ALE)	875.000	**-0,11%**	AT1	☑	-	☑	8
Taycan GTS 700cv (ALE)	1.010.000	-	AT1	☑	-	☑	8
Taycan Turbo 885cv (ALE)	1.175.000	**-0,04%**	AT1	☑	-	☑	8
Taycan Turbo S 952cv (ALE)	1.435.000	**-0,25%**	AT1	☑	-	☑	8
Taycan 4 Cross Turismo 435cv (ALE)	920.000	-	AT1	☑	-	☑	8
Taycan 4S Cross Turismo 598cv (ALE)	935.000	-	AT1	☑	-	☑	8
Taycan Turbo Cross Turismo 884cv (ALE)	1.227.769	-	AT1	☑	-	☑	8
718 Boxster 300cv (ALE)	555.000	-	PDK7	-	-	☑	6
718 Boxster GTS 400cv (ALE)	775.000	-	PDK7	-	-	☑	6
718 Cayman 300cv (ALE)	535.000	-	PDK7	-	-	☑	6
718 Cayman GTS 400cv (ALE)	775.000	-	PDK7	-	-	☑	6
718 Spyder RS 500cv (ALE)	1.237.000	-	PDK7	-	-	☑	6

RAM 142 Concessionárias 08007037140

Nome/Origem	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Rampage Big Horn 2.2 Turbo Die. 200cv (BRA)	226.990	-	AT9	☑	-	☑	7
Rampage Rebel 2.2 Turbo Die. 200cv (BRA)	252.990	-	AT9	☑	-	☑	7
Rampage Rebel 2.0 Turbo Gas. 272cv (BRA)	252.990	-	AT9	☑	-	☑	7
Rampage Laramie 2.2 Turbo Die. 200cv (BRA)	262.990	-	AT9	☑	-	☑	7
Rampage Laramie 2.0 Turbo Gas. 272cv (BRA)	262.990	-	AT9	☑	-	☑	7
Rampage R/T 2.0 Turbo Gas. 272cv (BRA)	269.690	-	AT9	☑	-	☑	7
1500 Laramie 3.0 4X4 426cv (USA)	584.990	-	AT8	☑	-	☑	6
1500 Laramie Night Edit. 3.0 4X4 426cv (USA)	599.990	-	AT8	☑	-	☑	6
2500 Laramie Night Edit. 6.7 4X4 TD. 436cv (MEX)	559.990	-	AT6	-	-	☑	8
3500 Laramie 6.7L 4X4 365cv (MEX)	504.990	-	AT6	-	-	☑	8
3500 Limited Night Edit. CD 6.7 365xc 4X4 (MEX)	619.990	-	AT6	☑	-	☑	8
3500 Limited Longhorn CD 6.7 365xc 4X4 (MEX)	679.990	-	AT6	☑	-	☑	8

RENAULT 300 Concessionárias 08000555615

Nome/Origem	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Duster 1.6 Intense Plus MT 112cv (BRA)	139.890	**+7,91%**	MT5	-	☑	☑	6
Duster 1.6 Intense Plus CVT 112cv (BRA)	149.490	**+7,91%**	CVT6	-	☑	☑	6
Duster 1.3 Iconic Plus TCe 112cv (BRA)	174.390	**+8,88%**	CVT6	-	☑	☑	6
Duster 1.6 Iconic Plus CVT 112cv (BRA)	139.890	-	CVT6	-	☑	☑	6
Kwid 1.0 Zen 71cv (BRA)	78.690	-	MT5	-	☑	-	4
Kwid 1.0 Iconic 71cv (BRA)	85.190	-	MT5	-	☑	☑	4
Kwid 1.0 Outsider 71cv (BRA)	85.290	-	MT5	-	☑	☑	4
Kwid E-Tech 65cv (CHN)	99.990	-	AT1	-	-	☑	4
KWID 1.0 INTENSE 71cv	81.790	-	MT5	-	☑	☑	4
Megane E-Tech 220cv (CHN)	279.900	-	AT1	☑	-	☑	4
Oroch PRO 1.6 MT 112cv (BRA)	126.690	-	MT6	-	☑	-	4
Oroch Intense 1.6 MT 112cv (BRA)	134.390	-	MT6	-	☑	☑	4
Oroch Iconic 1.6 MT 112cv (BRA)	140.790	-	MT6	-	☑	☑	4
Kardian evolution MT 1.6 126cv (BRA)	113.690	-	MT6	-	☑	☑	6
Kardian evolution 1.6 126cv (BRA)	124.190	-	CVT	-	☑	☑	6
Kardian techno 1.6 126cv (BRA)	139.290	-	CVT	-	☑	☑	6
Kardian Iconic 1.6 126cv (BRA)	149.990	-	CVT	-	☑	☑	6

ROLLS-ROYCE 1 Concessionária (11) 30785252

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Cullinan Black Badge V12 571cv (ING)	8.300.000	-	AT8	☑	☑	☑	6

SUBARU 2 Concessionárias 0800551271

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Forester 2.0 e-Boxer 16V 150cv (JAP)	253.900	**-5,43%**	CVT	☑	☑	☑	6

SUZUKI 54 Concessionárias 08007703380

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Jimny Sierra 4X4 4You AllGrip MT 108cv (JAP)	152.990	-	MT5	-	-	☑	2
Jimny Sierra 4X4 4You AllGrip AT 108cv (JAP)	166.990	-	AT4	-	-	☑	2
Jimny Sierra 4X4 4Sport AllGrip AT (JAP)	177.990	-	AT4	-	-	☑	2
Jimny Sierra 4X4 4You Plus AllGrip AT (JAP)	183.990	-	AT4	-	-	☑	2
Jimny Sierra 4X4 4Style AllGrip AT 108cv (JAP)	198.990	-	AT4	-	-	☑	2
Jimny Sierra 4X4 4Expedition AG. AT 108cv (JAP)	213.990	-	AT4	-	-	☑	2

TOYOTA 350 Concessionárias 08007030206

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
GR COROLLA CORE 1.6 304cv	416.990	-	MT6	-	-	☑	6
GR Corolla Circuit 1.6 304cv (JAP)	461.990	-	MT6	-	-	☑	7
Corolla 2.0 Gli Hybrid 122cv (BRA)	189.000	**+10,27%**	CVT	☑	☑	☑	7
Corolla 2.0 XEI 177cv (BRA)	171.590	**+9,25%**	CVT	☑	☑	☑	7
Corolla 2.0 Altis Premium 177cv (BRA)	199.490	**+11,05%**	CVT	☑	☑	☑	7
Corolla 2.0 GR-S 177cv (BRA)	199.790	**+13,17%**	CVT	☑	☑	☑	7
Corolla 1.8 Altis Hybrid Prem 101cv (BRA)	199.990	**+8,82%**	CVT	☑	☑	☑	7
Corolla Cross XR 177cv (BRA)	188.990	-	CVT	-	☑	☑	7
Corolla Cross XRE 177cv (BRA)	191.190	-	CVT	☑	☑	☑	7
Corolla Cross XRX 177cv (BRA)	207.990	-	CVT	☑	☑	☑	7
Corolla Cross GR Sport 177cv (BRA)	214.590	-	CVT	☑	☑	☑	7
Corolla Cross XRX Hybrid 101cv (BRA)	219.890	-	CVT	☑	☑	☑	7
Hilux Chassi 2.8 D. 4X4 204cv (ARG)	253.090	**+12,48%**	MT6	-	-	☑	3
Hilux Chassi 2.8 D. 4X4 AT 204cv (ARG)	262.990	**+12,48%**	AT6	-	-	☑	3
Hilux Cabine Simples 4X4 2.8 D. 204cv (ARG)	261.990	-	MT6	-	-	☑	3
Hilux Cabine Simples 4X4 AT 2.8 D. 204cv (ARG)	271.790	-	AT6	-	-	☑	3
Hilux Cd STD Power Pack 2.8 D. 4X4 204cv (ARG)	278.790	**+18,68%**	MT6	-	-	☑	7
Hilux Cd STD Power Pack AT 2.8 D. 4X4 204cv (ARG)	288.990	**+18,68%**	AT6	-	-	☑	7
Hilux Cd SR 2.8 D. 4X4 204cv (ARG)	306.090	+**21,95%**	AT6	-	-	☑	7
Hilux Cd SRV 2.8 D. 4X4 204cv (ARG)	309.590	**+25,45%**	AT6	-	-	☑	7
Hilux Cd SRX 2.8 D. 4X4 204cv (ARG)	342.390	+**23,06%**	AT6	-	-	☑	7
Hilux Cd SRX Plus 2.8 D. 4X4 204cv (ARG)	353.290	+**23,06%**	AT6	-	-	☑	7
RAV4 SX Connect Hybrid 222cv (JAP)	349.290	**+0,39%**	CVT	☑	☑	☑	7
RAV4 XSE Plug-In Hybrid 306cv (JAP)	402.420	-	CVT	☑	☑	☑	7
SW4 2.8 SRX Platinum 4X4 5 Lug. D. 204cv (ARG)	412.190	**+17,68%**	AT6	-	-	☑	7
SW4 2.8 SRX Platinum 4X4 7 Lug. D. 204cv (ARG)	419.090	**+14,08%**	AT6	-	-	☑	7
SW4 2.8 Diamond 4X4 7 Lug. D. 204cv (ARG)	469.890	-	AT6	-	-	☑	7
Yaris 1.5 XL CVT 110cv (BRA)	111.090	**+11,49%**	CVT	-	-	☑	2
Yaris 1.5 XS CVT 110cv (BRA)	120.190	**+10,74%**	CVT	-	-	☑	2
Yaris 1.5 XLS CVT 110cv (BRA)	131.590	**+13,31%**	CVT	-	-	☑	7
Yaris Sedã 1.5 XL 110cv (BRA)	113.290	**+12.61%**	CVT	-	-	☑	2
Yaris Sedã 1.5 XS 110cv (BRA)	122.490	**+12,39%**	CVT	-	-	☑	2
Yaris Sedã 1.5 XLS 110cv (BRA)	135.090	**+12,33%**	CVT	-	-	☑	7

VOLKSWAGEN 472 Concessionárias 08001952775

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Amarok Comfortline V6 3.0 1 257cv (ARG)	339.990	-	AT8	-	-	☑	2
Amarok High. V6 3.0 Cd 257cv (ARG)	356.990	**+12,96%**	AT8	-	-	☑	2
Amarok Extreme. V6 3.0 Cd 257cv (ARG)	379.990	**+18,81%**	AT8	-	-	☑	2
Jetta GLi 231cv (MEX)	250.990	**+10,41%**	DCT7	☑	☑	☑	6
Nivus 200 TSi Sense 128cv (BRA)	119.990	**+11,64%**	**AT6**	☑	☑	☑	6
Nivus 200 TSi Comfortline 128cv (BRA)	149.990	**+11,64%**	**AT6**	☑	☑	☑	6
Nivus 200 TSi Highline 128cv (BRA)	165.990	**+6,67%**	**AT6**	☑	☑	☑	6
Nivus 250 TSi GTS 150cv (BRA)	182.990	-	**AT6**	☑	☑	☑	6
Polo 1.0 Track MPi MT 84cv (BRA)	93.660	-	MT5	-	-	-	4
Polo 1.0 Robust MPi MT 84cv (BRA)	95.790	-	MT5	-	-	-	4
Polo Sense TSi 116 cv (BRA)	108.490	-	MT5	-	☑	☑	4
Polo TSi Highline 116cv (BRA)	133.490	**+1,46%**	AT6	-	☑	☑	4
Saveiro Robust CS 1.6 16V Cd 116cv (BRA)	109.490	-	MT5	-	-	☑	2
Saveiro Trendline CS 1.6 16V Cd 116cv (BRA)	116.490	-	MT5	-	-	☑	2
Saveiro Robust CD 1.6 16V Cd 116cv (BRA)	125.490	-	MT5	-	-	☑	2
Saveiro Extreme 1.6 16V Cd 116cv (BRA)	130.490	-	MT5	-	-	☑	2
Taos Comfortline 250 TSi 150cv (ARG)	206.990	-	AT6	☑	☑	☑	6
Taos Highline 250 TSi 150cv (ARG)	231.990	-	AT6	☑	☑	☑	6
T-Cross Sense 200 TSi 116cv (BRA)	119.990	-	AT6	-	-	-	6
T-Cross 200 TSi AT. 128cv (BRA)	155.990	**+13,08**	AT6	-	-	☑	6
T-Cross Comf. 200 TSi 128cv (BRA)	175.990	**+7,79**	AT6	-	-	☑	6
T-Cross Highline 250 TSi 150cv (BRA)	189.990	**+13,77%**	AT6	☑	☑	☑	6
T-Cross Extreme 250 TSi 150cv (BRA)	196.990	**+13,77%**	AT6	☑	☑	☑	6
Tera MPI 1.0 MT	105.890	-	AT5	☑	-	☑	6
Tera 170 TSI MT (BRA)	118.890	-	MT5	☑	-	☑	6
Tera Comfort TSI AT6 (BRA)	128.890	-	AT6	☑	☑	☑	6
Tera High TSI AT6	141.890	-	AT6	☑	☑	☑	6
Tiguan Allspace R-Line 300 TSI 186 cv (MEX)	305.990	-	AT8	☑	☑	☑	6
Virtus Sense TSi MT 116 cv (BRA)	109.990	-	MT5	-	-	☑	6
Virtus TSi MT 116 cv (BRA)	120.990	-	MT5	-	-	☑	6
Virtus TSi AT 116 cv (BRA)	129.990	-	AT6	☑	☑	☑	6
Virtus Comfortline 200 TSi 120cv (BRA)	145.990	**+3,49**	AT6	☑	☑	☑	6
Virtus Highline 200 TSi 128cv (BRA)	156.990	**+2,60%**	AT6	☑	☑	☑	6
Virtus Exclusive 250 TSi 150cv (BRA)	169.990	**+3,07%**	AT6	☑	☑	☑	6

VOLVO 51 Concessionárias 08007077590

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
EX30 Core Single Engine 272cv (CHN)	229.950	-	AT1	☑	☑	☑	7
EX30 Core Single Engine Ex. Range 272cv (CHN)	249.950	-	AT1	☑	☑	☑	7
EX30 Plus Single Engine Ex. Range 272cv (CHN)	269.950	-	AT1	☑	☑	☑	7
EX30 Ultra Single Engine Ex. Range 272cv (CHN)	299.950	-	AT1	☑	☑	☑	7
EC40 Plus 238cv (CHN)	334.950	-	AT1	☑	☑	☑	7
EC40 Ultra Twin Motor 408cv (CHN)	384.950	-	AT1	☑	☑	☑	7
EX40 Plus 238cv (BEL)	329.950	-	AT1	☑	☑	☑	7
EX40 Ultra Twin Motor 408cv (BEL)	379.950	-	AT1	☑	☑	☑	7
EX90 Ultra Twin Motor 517cv (BEL)	849.950	-	AT1	☑	☑	☑	7
XC60 Plus Plug-In Hybrid 462cv (CHN)	459.950	-	AT8	☑	☑	☑	7
XC60 Ultra Plug-in Hybrid 462cv (CHN)	509.990	-	AT8	☑	☑	☑	7
XC60 Polestar E. Plug-in Hybrid 462cv (CHN)	539.950	**+10,41%**	AT8	☑	☑	☑	7
XC90 Plus Plug-in Hybrid 407cv (SUE)	679.950	-	AT8	☑	☑	☑	8
XC90 Ultra Plug-in Hybrid 407cv (SUE)	729.950	-	AT8	☑	☑	☑	8

ZEEKR 10 Concessionárias 0800 707 2276

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
001 Premium AWD 544cv (CHN)	495.000	-	AT1	☑	-	☑	7
001 Flagship AWD 544cv (CHN)	542.000	-	AT1	☑	-	☑	7
X Premium 272cv (CHN)	298.000	-	AT1	☑	-	☑	6

ines249

OPINIÃO

Difícil de entender

Se o VW T-Cross é compacto, qual o tamanho do VW Tera? E, se o Honda WR-V compete com o Jeep Renegade, quem é o rival do Honda HR-V? Cupê de quatro portas existe? E multivan? O que é um crossover?

As pessoas classificam as coisas segundo padrões, medidas, semelhanças, para facilitar o reconhecimento delas. Pode ser palavras, estilos musicais, animais, vegetais e carros. As categorias costumam não mudar. Uma das exceções é a dos carros, porque as fabricantes se esmeram em subverter as regras, para extrair proveito disso, diferenciando seus produtos. Quer ver um diretor de marketing de fábrica feliz? Diz que ele vai lançar um carro inédito que reúne características de vários modelos.

Há diferentes modos de classificar automóveis: pelo uso, tipo de carroceria, dimensões, faixa de preço. São veículos de passeio, de trabalho, de pista, de terra, hatches, sedãs, picapes, pequenos, médios, grandes, baratos, caros. A indústria, porém, se especializou em quebrar regras.

PAULO CAMPO GRANDE

Jornalista fala sobre diferentes assuntos, reflexões e memórias que considera interessantes de compartilhar com os leitores.

Antigamente, elas eram mais respeitadoras. Talvez porque a concorrência fosse menor. Ou porque não haviam descoberto essa estratégia. As diferenças que existiam eram por razões regionais ou conceituais. E ocorriam em segmentos menores. Sedãs eram sempre sedãs. Mas havia e ainda há, entre os conversíveis, os roadsters (americanos), os spiders (italianos) e

ILUSTRAÇÕES **FABIO BLACK** / MID JOURNEY

ines249

os cabriolet (franceses). Entre as peruas, o contraste surgia às vezes por conta das marcas: station wagon, tourer, touring, vario, van, variant... E entre os hatchbacks se viam dissidências como os fastback, notback, que só os iniciados prestavam atenção.

Assim como vêm, algumas categorias desaparecem. Hoje ninguém mais fala dessas variações de hatch; minivans estão caindo em desuso, assim como crossover – que já nasceu como um pedido de desculpas por ser um neologismo. E existem aqueles nomes de voo curto como multivans. Já ouviu falar? A Fiat, quando lançou a picape Toro, ameaçou chamá-la de SUP (de Sport Utility Pick-Up). Mas não pegou nem mesmo dentro da fábrica, onde os próprios executivos esqueceram essa categoria rapidamente.

O que funciona bem é aumentar as dimensões de um carro a cada geração, sobre o argumento de oferecer mais espaço interno, por exemplo. Assim, as fábricas podem dizer algo como "é um compacto com espaço de médio". Esse crescimento generalizado abre espaço para o surgimento de um novo segmento posteriormente.

Exemplo prático: nos anos 1990, os sedãs premium pequenos eram Audi A4, BMW Série 3 e Mercedes Classe C – acima havia A6, Série 5 e Classe E; e mais acima, A8, Série 7 e Classe S. Com o crescimento desses modelos todos, tempos depois, essas fabricantes apresentaram respectivamente A3, Série 2 e Classe A, que traziam as dimensões originais do segmento dos sedãs pequenos.

Atualmente, os SUVs – que têm espaço interno de sedãs, posição de dirigir de minivans e altura de jipes –, que dominaram os mercados, têm diferentes tamanhos, do subcompacto até o extra large. Até pouco tempo, um T-Cross era compacto, agora existe o Tera. O mesmo acontece com o Renegade e o futuro Avenger.

A Honda está se destacando nesse trabalho de confundir o consumidor. Primeiro fez o HR-V, que seria um compacto, com tamanho de médio. E agora, o WR-V, que seria um subcompacto, maior que o próprio HR-V.

Rever as classificações é difícil. A Toro, por exemplo, tem uma categoria que praticamente foi criada para ela: é uma picape intermediária (é bom para as vendas ser a única opção no segmento). Mas na linha Stellantis, a Fiat Strada está quase do tamanho da Toro, e a Ram Rampage, que também é intermediária, quase do porte de uma picape média.

Para o consumidor, o preço passa a ser uma referência importante na hora de classificar o carro, mas esse critério pode igualar modelos completamente diferentes, uma vez que o preço considera atributos pouco palpáveis, como o posicionamento das marcas, por exemplo.

Assim, entre uma classificação e outra, as pessoas vão convivendo com a falta de referências, o que é uma característica de nosso tempo.

Para o consumidor, o preço passa a ser uma referência importante na hora de classificar o carro, mas esse critério pode igualar modelos completamente diferentes

TOP TEN

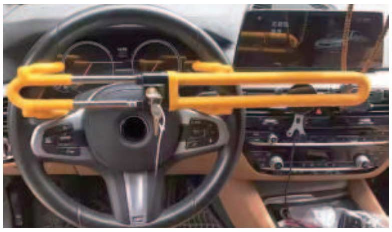
Dispositivos antifurto do tempo do vovô

Conheça dez engenhocas que protegiam o patrimônio dos motoristas no passado

ines249

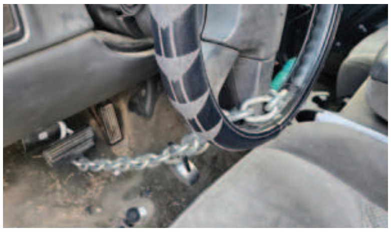
TOCA-FITAS DE GAVETA

Com o aumento de furtos dos toca-fitas no Brasil, nos anos 1980, a solução foi desenvolver um suporte que tornava o eletrônico removível. Com isso, o usuário estava sempre de posse de seu estimado aparelho. Na época, os equipamentos tecnicamente simples não eram integrados aos veículos (não havia rede CAN), o que facilitava o comércio dos aparelhos roubados. Nos anos 1990, surgiram os dispositivos com a parte da frente removível, que aposentaram as gavetas.



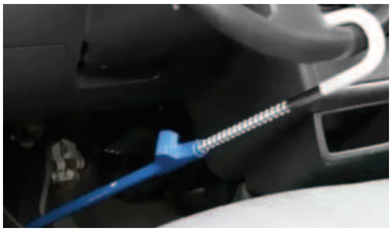
TRAVA DE VOLANTE

À venda até hoje, é simples e eficiente. Esse dispositivo não trava o volante, mas sim impede que o meliante vire a direção, pois a barra bate no painel, console, para-brisa ou mesmo nas pernas do gatuno. Sua trava geralmente utiliza uma chave tetra (com quatro segredos).



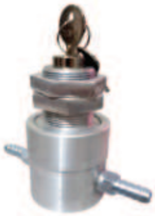
CORRENTE PEDAL/VOLANTE

Solução caseira que deu origem ao produto final (*ao lado*). Para impedir ou dificultar o furto dos veículos, era muito comum usar uma corrente forte com um cadeado, amarrando o aro do volante e o pedal da embreagem ou freio, impedindo, assim, a utilização do veículo.



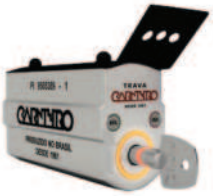
TRAVA PEDAL/VOLANTE

O aperfeiçoamento da técnica da corrente resultou em uma barra industrializada que exercia a mesma função da corrente, travando embreagem e volante, porém mais fácil de se utilizar e guardar. Foi um dos dispositivos mais populares, vendidos por ambulantes, nos semáforos.



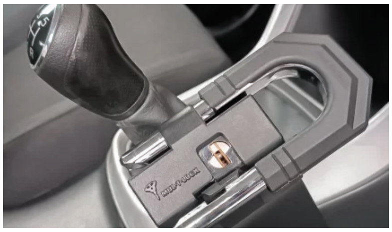
CORTA-COMBUSTÍVEL

Nos tempos em que os carros não possuíam nada eletrônico, interromper a linha de combustível foi uma grande solução. Ligada no meio da linha de alimentação e instalada no assoalho do seu veículo, uma fechadura trava a passagem do combustível, impedindo o funcionamento do carro.



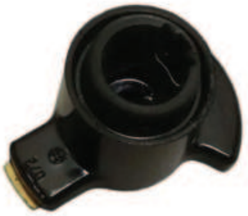
TRAVA CARNEIRO

No mercado desde 1961, é considerada muito eficaz. Funciona bloqueando o cilindro de freio e, ao mesmo tempo, desligando o comutador de partida. Isso faz com que o carro fique imóvel, mesmo que alguém tente empurrá-lo ou dar a partida. Pra levar, só se for de guincho!



MUL-T-LOCK

A marca israelense chegou ao Brasil em 1988 com sua exclusiva e patenteada trava de câmbio. Robusta e ao mesmo tempo compacta e elegante, ela travava a alavanca de câmbio dos carros engatada, geralmente em marcha a ré (nos câmbios manuais), impedindo a partida do veículo.



CACHIMBO NO BOLSO

Outra solução bem simples e muito utilizada antigamente era retirar o rotor do distribuidor da ignição dos veículos, impedindo assim seu funcionamento. O nome popular "cachimbo" virou padrão e até hoje é utilizado nas autopeças e lojas virtuais para veículos antigos.

TRAVA QUEBRA-VENTO

O quebra-vento era comum nos carros de antigamente e muito utilizado também por usuários por sua praticidade em direcionar a entrada de vento. Porém, era muito fácil de ser aberto pelos amigos do alheio. Para isso, uma trava universal foi criada para dificultar a abertura e impedir furtos.

ALARMES COMPLETOS

Os sistemas mais modernos eram compostos de alarmes sonoros combinados com o bloqueio de ignição do motor, além de recursos como o travamento das portas, o acionamento dos vidros (elétricos) e a ativação do alarme via controle remoto infravermelho.

FOTOS REPRODUÇÃO

ines249

A *PLACAR* QUE VOCÊ CONHECE,
AGORA NA PALMA DA SUA MÃO!

Disponível na App Store

DISPONÍVEL NO Google Play

NÃO PERCA TEMPO! ASSINE JÁ!

Placar
junho 2025
maio 2025
abril 2025
março 2025
Arquivos Placar
abril 1995
ZICO
EX-JOGADOR DE FUTEBOL

ACESSE:
MEMBROS.PLACAR.BR

ines249

btg pactual

IOF ZERO

O BTG Pactual acompanha seu ritmo enquanto você acelera pelo mundo: cartões com IOF Zero.

Aqui, você compra mais e paga menos: os cartões BTG têm IOF Zero em compras internacionais. Além disso, você tem acesso a mais de 1.000 Salas VIP no mundo todo e desconto de até 20% no acesso ao Terminal BTG Pactual. Quem espera mais de um Banco merece o BTG.

Cartão sujeito à análise de crédito. A Campanha IOF Zero é válida exclusivamente para compras internacionais no crédito e no débito, por tempo indeterminado, e poderá cessar a qualquer momento sem aviso prévio. Não serão consideradas transações no cartão de débito internacional. Consulte o Regulamento.